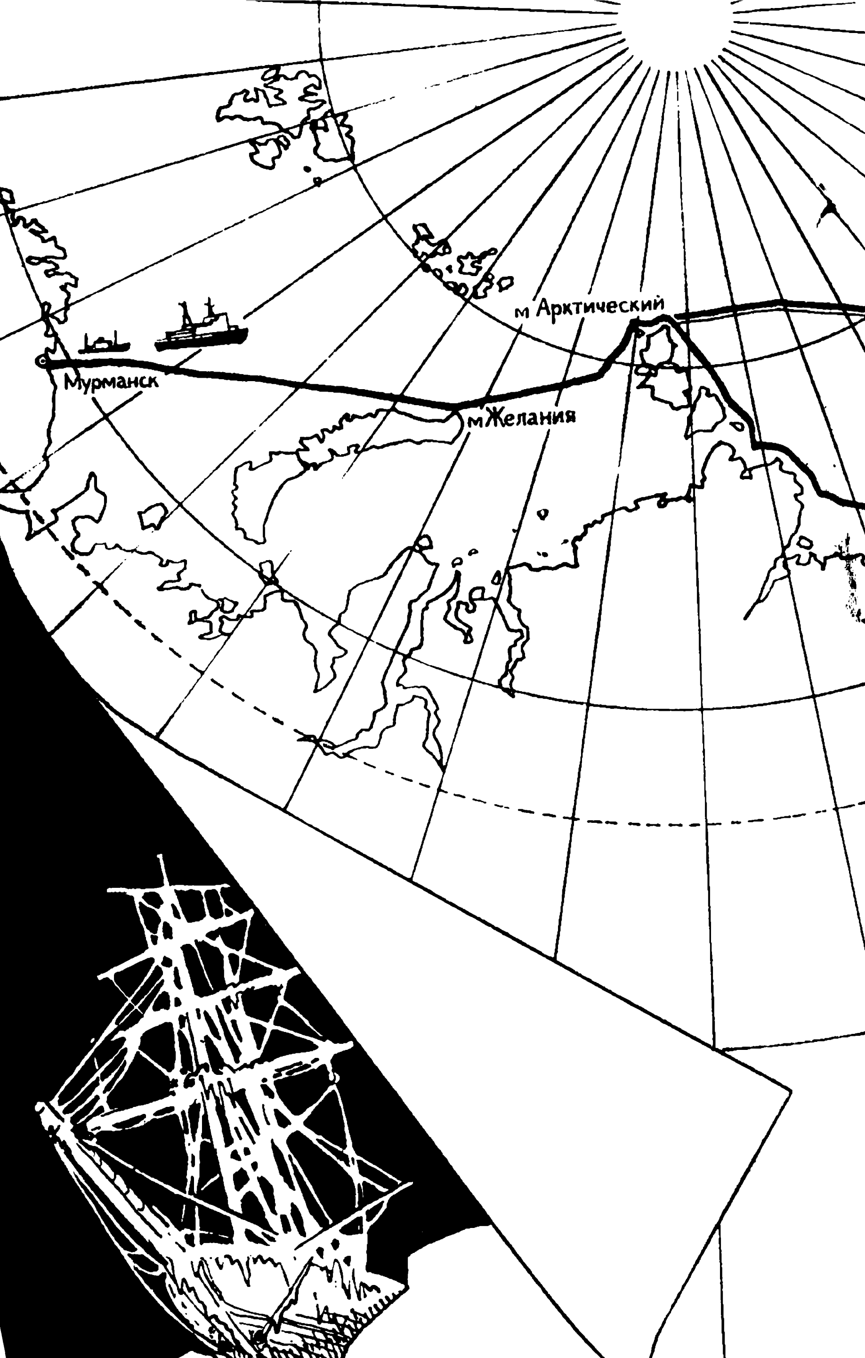
В. С. Гордейчик

ХОЖДЕНИЕ ЗА ПЯТЬ МОРЕЙ

Прочти, товарищ!


м Арктический
Мурманск
м Желания

ПРОЧТИ, ТОВАРИЩ!

В. С. Гордейчик

ХОЖДЕНИЕ ЗА ПЯТЬ МОРЕЙ

Страницы из арктического дневника

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«ЗНАНИЕ»
МОСКВА 1982

ББК 26.8г(2)
Г 68

ГОРДЕЙЧИК Владимир Сергеевич — автор ряда публикаций в периодической печати, посвященных истории и сегодняшнему дню морского флота и освоения Арктики. Почетный полярник.

Рецензент — Дуэль Игорь Ильич, писатель, член бюро совета по очерку, публицистике и документальной прозе Московской писательской организации.

Гордейчик В. С.

Г 68 Хождение за пять морей. — М.: Знание, 1982. — 80 с. — (Прочти, товарищ!).
15 к. 100 000 экз.

Книга посвящена уникальному научно-практическому эксперименту — сверхраннему высокоширотному трансарктическому рейсу атомного ледокола «Сибирь» с транспортным судном из Мурманска в Берингов пролив. Читателю предстоит вместе с участниками похода пробиться сквозь льды Северного Ледовитого океана, подняться в воздух с ледовыми разведчиками, участвовать в сеансах связи через искусственные спутники Земли, побывать на дрейфующей станции «СП-24». А главное — познакомиться с судьбами людей, выбравших Арктику местом нелегкой, но почетной работы

Для широкого круга читателей.

Г $\frac{1905020000-208}{073(02)-82}$ 36—82

ББК 26.8г(2)
91(09С)

Вместо предисловия

Есть корабли, самим созданием своим уже предназначенные для того, чтобы всегда быть первыми. Я имею в виду атомные ледоколы. Их всего три на планете, и все — в нашей стране.

Первый из них — атомоход «Ленин», не только вписавший за два с лишним десятилетия своей работы немало славных страниц в летопись освоения Арктики, но и растопивший лед недоверия и пессимизма, которых с лихвой хватало в период его создания.

Второй — атомный ледокол «Арктика», впервые в истории мореплавания достигший в активном плавании Северного полюса.

И наконец, родная сестра «Арктики» — «Сибирь», одному из уникальных рейсов которой и посвящена эта книга.

...17 августа 1977 года: «Арктика» — на Северном полюсе! Эта весть в считанные часы облетела весь земной шар, вызвав бурю откликов и самых разных эмоций: восторга и удивления, восхищения и признательности, а кое у кого — растерянности и замешательства. Слишком уж неожиданным для большинства людей было то, что свершилось.

Не только считавшиеся неприступными мощные ледовые бастионы Центральной Арктики, но и привычные представления о судоходстве в высоких широтах сумел сломать наш атомный богатырь, приведенный к верши-

не планеты прославленным полярным капитаном Героем Социалистического Труда Юрием Сергеевичем Кучиевым.

Полюс тогда настолько приковал к себе взоры, мысли и чувства, что немногие обратили внимание на слова руководителя экспедиции министра морского флота СССР Тимофея Борисовича Гуженко в интервью журналистам после успешного завершения похода:

— Мы поведем корабли на восток более короткими полярными трассами. Быстрее, надежнее, дешевле — вот чего надо добиваться. Это диктуется задачами, поставленными перед арктическими моряками партией и правительством.

Сказанное означало, что рейс к полюсу открыл новый этап в освоении высоких широт, стал точкой отсчета новых свершений в Арктике.

Очередной шаг в неизведанное предстояло совершить атомному ледоколу «Сибирь» и дизель-электроходу «Капитан Мышевский». Шаг к решению задачи, стоящей перед человечеством уже не одно столетие, шаг к достижению цели, вызывавшей в свое время немало дискуссий, правота в которых утверждалась не только темпераментом и красноречием теоретиков, но также отвагой, риском, а порой и ценой жизни представителей многих поколений арктических мореплавателей.

Разве можно, говоря об истоках, обойти, скажем, проект использования Северо-Восточного морского прохода для коммерческих целей, предложенный еще в XVI (!) веке дьяком великого князя Московского Дмитрием Герасимовым.

А каким даром предвидения надо было обладать, чтобы всего два века спустя написать: «...Северный океан есть пространное поле, где... углубиться может Российская слава, соединенная с беспримерною пользою через изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку». Это — Ломоносов, «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию».

Экспедиция за экспедицией отправлялись в Арктику, стремясь доказать возможность сквозных плаваний через Северный Ледовитый океан, связать удобным, надежным, дешевым путем Европу с Сибирью и Дальним Востоком.

Но господствовавшим долго оставалось мнение, высказанное еще в начале XVII века известным голландским географом И. Массой: «Северный морской путь закрыт, и все желающие его открыть претерпят неудачу в своих попытках».

Только в 1878—1879 гг. экспедиции Норденшельда удалось впервые на пароходе «Вега» совершить сквозное плавание с запада на восток через все моря Северного Ледовитого океана, да и то за две навигации, с вынужденной зимовкой в Восточно-Сибирском море, у острова Колючин. Однако, как ни парадоксально, вывод Норденшельда сыграл на руку скептикам: «Морской путь из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Сибири... едва ли будет иметь действительное значение для торговли».

Самое начало XX века. Докладная записка Дмитрия Менделеева министру финансов царской России графу Витте: «...Победить полярные льды надобно и особенно желательно для прямой промышленной пользы человечества, такой же, по крайней мере, как и для торжества знаний. Победу можно считать полною, однако только тогда, когда судно, снаряженное в Европе, скоро и прямо пройдет в Берингов пролив». Тут уже — конкретная задача и условия, при которых ее можно считать выполненной: скоро и прямо.

Впервые более или менее «скоро» — за одну навигацию — судну, «снаряженному в Европе», удалось пройти в Берингов пролив лишь в 1932 году. Советский ледокольный пароход «Сибиряков» затратил на весь тот знаменитый рейс 65 суток.

Плаванию предшествовала длившаяся несколько лет дискуссия на страницах центральной печати о том, что выгоднее для развития экономики Сибири и Дальнего Востока: железнодорожный или морской путь. Своего рода итог дискуссии подвел В. Визе в своей вышедшей в 1931 году небольшой брошюре «Международный полярный год»: «Кардинальным пунктом для использования естественных производительных сил нашего Севера есть проблема мореплавания вдоль всей арктической окраины Союза...»

Однако идея эта казалась тогда авантюрной многим даже в Наркомводе, и ее ярым приверженцам — профессору Визе и Отто Юльевичу Шмидту, — доказывая необходимость и реальность своего плана сквозного

плавания по Северному морскому пути за одну навигацию, пришлось проявить не меньше упорства и настойчивости, чем в самом походе.

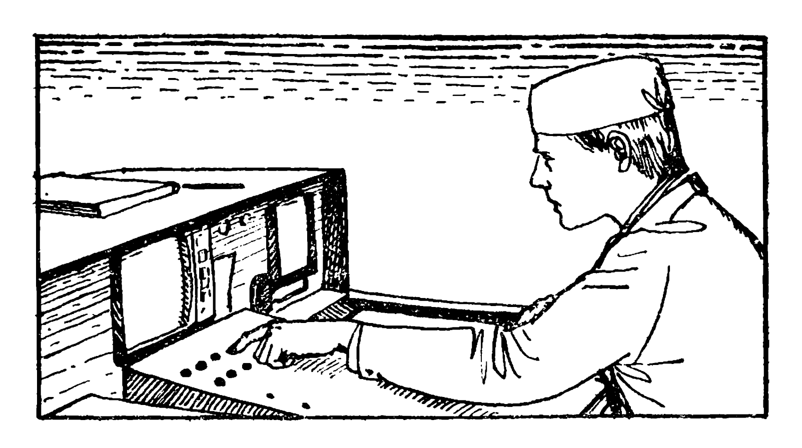
С легкой руки газетчиков трассу, проложенную «Сибиряковым», окрестили «Полярным Турксибом». Теперь, полвека спустя, «Сибири» и «Капитану Мышевскому» предстояло, если пользоваться аналогичной терминологией, проложить «Арктический БАМ»: доставить 6250 тонн груза из Мурманска в Магадан за 25 дней. Доставить, по выражению Менделеева, и «быстро», и «прямо»: караван должен пройти не обычной прибрежной трассой, а без заходов в порты, значительно севернее всех арктических островов, в таких высоких широтах, где не бывало еще ни одно транспортное судно. Это позволило бы сократить традиционный маршрут примерно на тысячу миль.

На обратном пути «Сибири» необходимо доставить на дрейфующую станцию СП-24 необходимые грузы. Возвращение атомохода на запад запланировано по кратчайшей трассе через практически никем не хоженные паковые льды Центрального Арктического бассейна.

В сценарии документального фильма об этом уникальном плавании, который предстояло снимать на борту «Сибири» и «Капитана Мышевского», я прочитал такие строки: «...Летняя навигация в Заполярье похожа на уборочную страду: во что бы то ни стало надо уложиться в отпущенные природой сроки». Прочитал на борту атомохода 25 мая 1978 года, в день, когда начался рейс, которому предстояло доказать обратное. Ведь начался он примерно на два месяца раньше тех самых «отпущенных природой» сроков.

— Этот рейс в условиях не открытой еще арктической навигации, — сказал несколькими днями раньше начальник Администрации Севморпути Кирилл Николаевич Чубаков, — исключительный. Первый шаг... Потом будет и второй, и третий, и четвертый. Но первый всегда самый тяжелый...

Да, такого Арктика еще не видела. Впрочем, как показали дальнейшие события, она никогда не видела многого из того, что происходило в походе.



Готовность номер один

Позади три часа полета из Москвы в Мурманск, привычные запахи тополиной зелени и по-летнему теплого асфальта московских улиц. Столица Заполярья встречает нас холодным дыханием Арктики, ослепительными в лучах незаходящего солнца вершинами сопок, только-только начавшими появляться почками на низкорослых, привычных к внезапным снежным зарядам и вечной мерзлоте деревьях. Любители зимней рыбалки еще долбят по выходным дням лунки в загородных ледяных блюдцах-озерах, и по-прежнему в выходные дни автобусы переполнены любителями лыжных прогулок. Но природа уже словно замерла на мгновенье и вот-вот последним рывком стряхнет с себя остатки зимы, открыв дорогу такой короткой и потому еще более долгожданной полярной весне.

И только неподвластный из-за теплого Гольфстрима никаким капризам погоды Мурманский порт круглый год, как отлаженный механизм, живет в своем привычном ритме. Подходят и отходят суда, плывут в воздухе стрелы портальных кранов, муравьями снуют автопогрузчики, тепловозы деловито тащат по железнодорожным путям вагоны...

Лишь возвращение судов, совершавших в условиях суровой арктической зимы и полярной ночи рейсы на Дудинку, закрывавших очередную Ямальскую операцию, нарушает этот обычный ритм. Дизель-электрохо-

ды «Павел Пономарев» и «Наварин», ледокол «Капитан Сорокин», прославленная «Арктика»... Бок о бок с «Капитаном Мышевским» и «Сибирью» сражались они со льдами, полярной ночью, метелями и морозами в Енисейском заливе и у мыса Харасавэй. И вот теперь с победой возвратились в Мурманск, чтобы передать эстафету двум судам, отправляющимся в экспериментальный высокоширотный трансарктический рейс.

— Чем лучше мы работаем во льдах, тем серьезнее требуется ремонт, — говорит главный инженер-механик «Сибири», Герой Социалистического Труда Александр Калинович Следзюк.

И это сказано не из любви к парадоксам. Достаточно взглянуть на вернувшиеся ледоколы: содранная с боков краска, отполированные до зеркального блеска швы, рыжие подпалины ржавчины, вмятины и глубокие царапины на корпусе — словно танки после тяжелого сражения.

Потому и пришли «Сибирь» и «Капитан Мышевский» раньше других, чтобы успеть залечить «раны» предыдущих «боев» и набраться сил перед новой схваткой с Северным Ледовитым океаном.

Черно-желтая громада атомохода тянется вдоль причала, словно гигантская космическая ракета, только что вывезенная на стартовую позицию. Ощущение того, что ты на космодроме, усиливается еще больше, когда замечаешь, что «Сибирь» связывают с землей не только швартовы, но и паутина кабелей питания. Ведутся последние проверки механизмов и систем, устанавливается оборудование для проведения многочисленных исследований, на палубе крепится груз для полярников «СП-24».

Внешне атомоход скорее напоминает пассажирский лайнер перед круизом: все блестит, ослепительно желтеет еще пахнущая свежей краской надстройка. Но установленные на палубе с левого борта семитонные запасные лопасти гребных винтов (каждая, между прочим, в полтора человеческих роста) возвращают к реальности предстоящего эксперимента в Арктике.

Чем ближе к отходу, тем больше длительность рабочего дня у всех, занятых подготовкой, приближается к длительности дня полярного. Начальник экспедиции опытный ледовый капитан Бронислав Семенович Май-

нагашев в ответ на многочисленные вопросы о том, когда он спит, лишь успевает отшучиваться:

— Я же йог...

У первого помощника капитана «Сибири» Александра Порфирьевича Лукоянова, только что кончившего подбирать кинофильмы (а их доставлено на борт около 60), осталась последняя забота: привезти два мешка земли, причем хорошей — для цветов. А это не так-то просто в построенном на вечной мерзлоте Мурманске.

Едва ли не каждый из членов экипажа, возвращаясь из отпусков и командировок, старался прихватить с собой чуть-чуть родной земли — в кульках и пакетах, коробках и полиэтиленовых мешочках. Из собранной практически со всего Союза земли уже прорезались первые робкие росточки. Круглые сутки не гаснут лампы над этой уникальной клумбой у столовой команды. Даже в самую лютую стужу, изматывающей полярной ночью и едва ли не так же быстро начинающим действовать на нервы полярным днем, за многие сотни миль от берега согреваются здесь сердца моряков. Потому и мотается по городу в поисках земли первый помощник капитана, понимая, что хорошее настроение экипажа — половина успеха рейса.

Совсем перестал появляться на палубе всегда общительный завпрод атомохода Игорь Федорович Малышев: сутками сидит в самом чреве ледокола по горло в накладных, счетах и прочих не понятных простым смертным документах.

— Мы обеспечены всем необходимым месяцев на восемь, — говорит Игорь Федорович. — В трюмах «Сибири» около ста тонн продуктов.

А вот боцман Леонид Васильевич Грицай не уходит с палубы круглые сутки, причем такое впечатление, что он одновременно находится и на баке, и на корме: осматривает свое обширное хозяйство, следит за погрузкой и креплением груза.

Пустует каюта, которую занимают (вернее — должны занимать) авиатехники Иван Игнатьевич Рындин и Николай Евгеньевич Юзык, — они по-моему переселились в ангар на корме ледокола. Кажется, дай им волю — и они разберут оба вертолета, которым суждено стать в рейсе нашими глазами, каждую деталь проверят и соберут все вновь.

Даже для меня у начальника экспедиции находится

поручение. И я, гордый оттого, что именно мне из всей группы представителей прессы Майнагашев оказал такое доверие, с удовольствием бегаю, звоню, выясняю...

Словом, забот хватает у каждого. Ведь сколько бы мы ни объявляли Арктику покоренной, она не перестает от этого оставаться Арктикой, у которой предстоит еще немало поучиться, с которой можно, что называется, мирно сосуществовать, но которая не простит ни малейшей ошибки, ни единого просчета.

И вдруг наступает спокойствие. Относительное, конечно, — все будут чувствовать себя спокойно, лишь когда рейс завершится.

И все же в воздухе реально запахло близким отходом.

Для меня это стало ясно 23 мая на одном из совещаний в пароходстве после выступления капитана дизель-электрохода «Капитан Мышевский» Тимофея Федоровича Кривохижина:

— Погрузка заканчивается, продукты практически все на борту, воду и бункер взяли — судно готово. Одно осталось — банки четыре белил бы достать, надстройку покрасить...

А следом встает капитан «Сибири» Владимир Константинович Кочетков, докладывает, что погружены кислород и ацетилен, термосы и спальные мешки (и это нужно — вдруг придется высаживаться на лед). А в конце вроде бы даже с обидой добавляет:

— Вот только корзинок для мусора просили сто, а дали нам всего тридцать...

Ну, думаю, если уж речь пошла о белилах да о корзинках для мусора — пора перебираться на ледокол.

И точно. Словно сговорившись, ответственные за различные участки подготовки докладывают:

— Все проверено...

— Реакторы готовы...

— Все на мази, осталось только тару убрать...

Как бы подытоживая, начальник базы обслуживания ледокольного флота Мурманского пароходства А. Тумпаров, которого, кажется, впервые за последние дни вижу не на «Сибири» и не в защитной каске и рабочей куртке поверх пиджака, говорит:

— К нолю часов будет все готово. Утром можно отходить.

Слово за руководителем экспедиции. Б. Майнага-

шев, до этого невозмутимо слушавший выступающих, время от времени хитро прищуриваясь и едва заметно улыбаясь в известные всей Арктике усы, встает. Тишина, секундная пауза — и вот он, долгожданный момент!

— Назначаю дату отхода — 25 мая.

На работу в Арктику

Сначала ушел «Капитан Мышевский». Ушел, как и было намечено, 25 мая. Без пышных проводов, без долгих речей — ведь не куда-нибудь, а на работу!

Лишь короткий митинг — такой, как на космодроме перед запуском очередного космического корабля. Говорили о разном: о вкладе экипажа в минувшую навигацию; об очень сложной, тяжелой, без признаков весеннего таяния льда обстановке на предполагаемом маршруте; о том, что задание Родины будет выполнено с честью. Все выступления объединяло одно: сознание важности нового уникального эксперимента в Арктике для народного хозяйства и готовность выйти победителями из схватки с любыми трудностями.

Экипажу приписанного к Дальневосточному пароходству дизель-электрохода «Капитан Мышевский» в рейсе будет полегче, чем остальным. Ведь с каждым часом высокоширотного плавания он будет приближаться к дому, а это значит очень и очень много.

И все же... Есть такой критерий у ученых — индекс суровости климата. В Москве, например, он выражается цифрой 1,9. На острове Диксон — уже 7. А ведь маршрут нашей экспедиции проложен на сотни миль севернее...

На следующий день порт покидала «Сибирь». Скорость у нее побольше, чем у «Капитана Мышевского», поэтому все было рассчитано так, чтобы атомоход догнал транспортное судно у кромки льдов, откуда им предстояло двигаться вместе.

А пока ледокол — на рейде. На палубе практически никого. Все в клубе атомохода. Опоздавшим приходится стоять: шутка ли, экипаж с появлением на судне ученых и корреспондентов вырос почти в полтора раза.

Начальник экспедиции Б. Майнагашев поздравляет собравшихся с началом рейса.

— Нам предстоит не просто пройти, а определить возможности использования будущих крупнотоннажных судов с большими осадками, — говорит он. — Нам предстоит испытать первые трудности, а первым всегда труднее. Правда, мы старались предусмотреть все. Даже можем своими силами построить на льду аэродром. Этого не должно быть, но морально все должны быть к этому готовы. Надеюсь на ваши знания, опыт, смелость.

Как наказ восприняли участники похода слова телеграммы «крестной матери» ледокола «Сибирь» разметчицы Балтийского завода Лидии Максимовны Васильевой: «Судостроители-балтийцы убеждены, что детище свое передали в надежные руки. Уверены в успешном завершении экспериментального рейса».

По судовой трансляции объявляют, что провожающих просят подойти к трапу. Сейчас от левого борта отойдет «Туман»—последний катер на берег. И сразу палуба заполняется народом. Объятия, поцелуи, последние напутствия...

Заворчал мотор. Под прощальные взмахи рук, щелкание затворов фотоаппаратов, стрекотание кинокамер «Туман» понемногу начал удаляться, и вот уже растаял вдали рокот его двигателя.

Над заливом прокатывается басовитый гудок — на атомоходе проверяют работу тифона. В вахтенном журнале «Сибири» появляется первая запись: «Опробованы руль, телеграф, тифоны, связь — замечаний нет».

В 23 часа 45 минут на мостике раздается команда:

— Поднять якорь!

— Якорь чист! — через некоторое время слышен из динамика голос боцмана.

Мелко, едва заметно задрожала под ногами палуба. Винты «Сибири» начали «наматывать» первые мили рейса.

— Лево на борт! — командует капитан.

Разворачиваясь, атомный богатырь медленно проходит мимо выстроившихся, словно на параде, собратьев-ледоколов: отслужившего свое легендарного «Красина», хорошо известного в Арктике «Мурманска» и новенького «Капитана Николаева», для которого откроющаяся как минимум через месяц навигация станет первой.

За кормой «Сибири» медленно уплывают усеянные домами сопки Мурманска, из-за которых, закрывая солнце, наползают на город тяжелые, низкие серо-синие

тучи. Атомоход словно увозит с собой отличную погоду. Хорошо бы, она сопутствовала нам в рейсе.

В свое время, перед знаменитым походом «Челюскина», Отто Юльевич Шмидт сказал, что Северный морской путь «...мы окончательно закрепим, и Мурманск будет его началом!»

Сейчас этот город, из которого корабли уходят только на север (посмотрите на карту — и вы убедитесь в этом), стал началом еще одного шага к достижению той цели. Шага длиной в несколько тысяч миль.

Мы уходим, оставляя на берегу вечную спешку и толчею в транспорте в часы пик, неприятности с начальством и двойки наших пацанов и девчонок, многие другие сухопутные беды и огорчения. Только на корабле в минуты отхода может быть такое: почти триста человек — и ни одного хмурого, недовольного, расстроенного лица. Все просто счастливы.

Служба, которую не замечают

«Ну, теперь пойдут битвы с многометровыми льдами, айсберги, туманы», — подумает иной читатель и... ошибется. Во-первых, до кромки льдов еще больше суток хода. А во-вторых, в любом арктическом рейсе вся эта «экзотика» — далеко не самое главное и, по-моему, не всегда самое интересное.

Чтобы не быть голословным, попытаюсь рассказать об одной из служб атомохода, которая обычно почему-то ускользает из поля зрения журналистов, писателей, фоторепортеров и кинооператоров. Тем более, что столкнулся я с ней раньше, чем с другими, — еще перед отходом.

...Обычная для «Сибири» одноместная каюта № 95. На время экспедиции ей предстоит стать моим домом. Табличка на двери: «Техник-дозиметрист Фролов Геннадий Александрович».

Вхожу. Из-за стола неторопливо поднимается среднего роста плотный человек. Простое, спокойное лицо. Светлые волосы, светлые брови и светлые ресницы. Изучающий взгляд.

Знакомимся. Чувство неловкости от того, что придется не одну неделю стеснять хозяина, пропадает бы-

стро. Сразу же, после первых фраз, подумалось, что найдем общий язык.

Так и получилось.

Годы журналистской работы уже давно убедили меня в бессмысленности мучительного терзания человека, о котором хочешь написать, бесконечными вопросами, связанными с его прошлым, настоящим и планами на будущее. Это едва ли не единственное несоответствие законам диалектики: количество вопросов здесь практически никогда не переходит в качество материала. Пожить одной жизнью со своим героем, поработать вместе, посидеть за одним столом, попариться в баньке (кстати, на «Сибири» она выше всяких похвал) — только тогда поймешь и человека, и дело его, да и в себе самом наверняка откроешь немало нового. Даже если ничего и не напишешь — в конце концов, не это главное.

В первую же встречу с Фроловым всплыла откуда-то из глубин памяти давным-давно прочитанная у Хемингуэя фраза: «...у всех настоящих моряков совсем не героические голоса». Сказано словно прямо про Геннадия Александровича. Но, чтобы убедиться в этом, нужно время — не очень, мягко говоря, он словоохотлив. Да и вообще, встретишь его на улице — не скажешь, что моряк: сутуловатая, далеко не спортивная фигура, практически полное отсутствие приличествующей герою очерка о моряках выправки, медлительная, вялая походка флегматичного человека скорее наводят на мысль о чем-то земном, сухопутном.

И тем не менее моряк он настоящий, причем не просто моряк, а ледокольщик, не новичок на атомных судах, да и вообще на флоте. Еще в 1955 году приехал из Вологодской области в Мурманск поступать в мореходку. И... не поступил. Но не уехал, остался учеником кочегара, плавал на «Софье Перовской» (был тогда такой старенький пароходик). Отслужил, как положено, в армии и опять вернулся в Мурманское пароходство. Когда предложили пойти работать на первый в мире атомный ледокол «Ленин» — не колебался. В 1967-м закончил физфак Ленинградского пединститута, десять лет работал на берегу. И все-таки море оказалось сильнее: с мая 1977 года Геннадий — на «Сибири».

Вот, собственно, и все, что узнал я о хозяине каюты № 95 от него самого.

Однако знакомство с Фроловым стало знакомством с одной из интереснейших служб ледокола — со службой радиационной безопасности.

Служба РБ, как сокращенно называют ее все на атомоходе, уникальна. Их всего три на морском транспорте: на «Ленине», на «Арктике» и на «Сибири».

Дело в том, что, говоря языком правил уличного движения, атомный ледокол — «источник повышенной опасности». Любая машина, даже швейная, напоминает игрока, который не упустит случая воспользоваться любым твоим промахом, но играет честно, если соблюдать все правила. Одно из таких правил — в любую секунду знать, что происходит с тем или иным узлом, агрегатом. Тем более, речь здесь идет не о швейной машине, а практически об укрощенной и управляемой атомной бомбе, на которой плывут по Северному Ледовитому океану десятки людей. Да еще эта «бомба» подвергается таким ударам, тряске, вибрации, которых даже металл порой не выдерживает. И потому круглые сутки несут вахту в центральном посту управления дозиметристы, контролируя радиационную обстановку на корабле.

Система радиационного контроля на атомоходе включается только один раз, при сдаче судна, и работает все время, пока ледокол находится в эксплуатации. Это закон.

Какой же высокой степенью надежности должна обладать техника, каким мастерством и умением — те, кто ее обслуживает!

Непрерывно включены в разных помещениях «Сибири» 100 датчиков, чутко реагирующих на малейшее повышение радиоактивности. Чуть что — мгновенно появится сигнал на пульте дозиметриста.

— Вот он, этот сигнал, — спокойно говорит Фролов, показывая на вспыхнувший на пульте огонек, и, улыбнувшись в ответ на мой удивленно-вопросительный взгляд, добавляет:

— Да нет, не от повышенной радиации — такого не было и (тьфу-тьфу-тьфу, чтобы не сглазить!) не должно быть. Просто время от времени приходится проверять, как действует тот или иной датчик. Этот работает нормально.

Справа от пульта — телевизионный экран. Нажатие

кнопки — и на нем появляется центральный отсек, где находится атомный реактор.

Казалось бы, все просто: сиди себе в удобном кресле и наблюдай за пультом. Нажал на кнопку, загорелась лампочка — датчик работает. Нажал на другую — смотри, что делается в центральном отсеке...

Просто? А мера ответственности! Ведь у пожарных, например, тоже все вроде бы просто — пока не прозвучит сигнал тревоги. Но самое сложное — профилактика: сделать так, чтобы он не прозвучал.

Здесь то же самое. Правда, точность всех действий и степень ответственности — на порядок выше. Слишком дорого может стоить ошибка.

В состав службы РБ входят не только дозиметристы, но и представители еще одной не совсем обычной для флота профессии — химики.

Вот один из самых молодых — Андрей Спиридонов. Как и Фролов, он на «Сибири» всего год. Но для Андрея это первое судно, первое место работы после окончания Ленинградского технологического института.

— Когда я впервые попал на борт атомохода, — вспоминает Спиридонов, — главной мыслью было не заблудиться, выбраться из лабиринта коридоров. Ведь на судне около 1200 помещений.

— Ну, а сейчас?

— Сейчас другое. К масштабам атомохода привык, а вот к масштабам его работы никак не успеваю привыкнуть...

И действительно, еще ни один ледокол так активно не вступал в эксплуатацию: зимние рейсы на Ямал, круглогодичная навигация в западной части Арктики, а теперь — экспериментальный высокоширотный трансарктический рейс.

Рассказывая о своей работе, молодой инженер говорит:

— Давно стало банальностью называть атомный реактор сердцем атомохода. Однако если уж пользоваться такими аналогиями, то вода, забирающая у реактора необходимое для выработки пара тепло, — это его кровь. Следить за ее составом, за составом воздуха, выбрасываемого в атмосферу, — одна из обязанностей химика...

Так мы подошли к еще одному вопросу, которым занимается служба радиационной безопасности, — к ох-

ране окружающей среды. Проблема эта давно перестала быть прерогативой только фантастических романов и теоретических работ ученых, все больше захватывая сферу чисто практическую. И есть уже на планете та, которые надо не охранять (поздно!), а спасать, например, Средиземное море, метко окрещенное Жаком-Ивом Кусто «сточной канавой».

Арктике в этом плане повезло намного больше. Но и здесь, за Полярным кругом, нарушить веками создававшееся природой экологическое равновесие при современном уровне развития производительных сил намного легче, чем кажется.

Особенно «богатые» возможности здесь у атомного флота. Однако...

— На атомном ледоколе в этом смысле, пожалуй, даже более благополучно, чем на обычных судах, — вступает в разговор начальник службы РБ «Сибири» Анатолий Мечиславович Неценкий. — Отходы практически отсутствуют. Контур атомной установки герметичен, утечек воды нет. А воздух, выбрасываемый в атмосферу, очищен так, что отвечает самым строгим санитарным нормам. Наши совершенные приборы практически не чувствуют его отличия от обычного.

Уверенность, с которой говорит начальник службы, вполне оправданна. Ведь на атомоходах он уже около двух десятилетий. Как и многие здесь, начинал еще на «Ленине», в 1961 году На вопрос, что его, физика по образованию, привлекло на атомные суда, отвечает:

— Захотелось такой работы, чтобы плоды ее были видны не через год, два, десять лет, а сегодня, сию минуту.

Может показаться, что труд наш однообразен, что на ледоколе физику или химику, как говорится, некуда расти. Но это только на первый взгляд. Здесь практически нет предела для совершенствования.

Можно ли, к примеру, уменьшить влияние радиации, уровень которой на ледоколе и так ниже допускаемого санитарными нормами? Оказывается, можно. Причем, как говорится, не числом, а умением. Не увеличением количества различных защит, которых на атомоходе предостаточно. А умением людей экономить время в зоне действия даже незначительной радиации, проводя необходимые операции в кратчайшие сроки.

Научить такой оптимальной работе не просто, но

надо. И мы учим. Это будет продолжаться бесконечно.

Я не говорю уже о сложнейшей современной технике в наших руках. Тут только успевай поворачиваться, чтобы не отставать...

— Ну, а что касается «незаметности», — улыбается Анатолий Мечиславович, — это ведь один из элементов спокойствия экипажа и, пожалуй, самый высокий показатель нашей работы.

Каждые четыре часа, так же как и штурманы на капитанском мостике, меняются на вахте в центральном посту управления представители службы радиационной безопасности, ничем внешне не отличающиеся от других членов экипажа. Лишь похожий на карандаш дозиметр в нагрудном кармашке рабочей куртки каждого напоминает о том, что их спокойствие — это спокойствие сжатой пружины, спокойствие десантника перед прыжком или пограничника в наряде. Они всегда на страже и всегда готовы, если нужно, шагнуть навстречу невидимой, неслышимой и неосязаемой опасности.

Не думаю, что такое по плечу любому из нас, даже в надежно защищающем от радиации специальном костюме. Во всяком случае, мне рассказывали об одном человеке, который нормально работал дозиметристом, но однажды не смог пересилить себя и спуститься в реакторный отсек, хотя речь шла об обычных профилактических работах.

Случилось это, правда, очень давно, когда «Сибири» еще даже в проекте не было, и с тех пор больше о подобных случаях никто на атомных ледоколах не слышал.

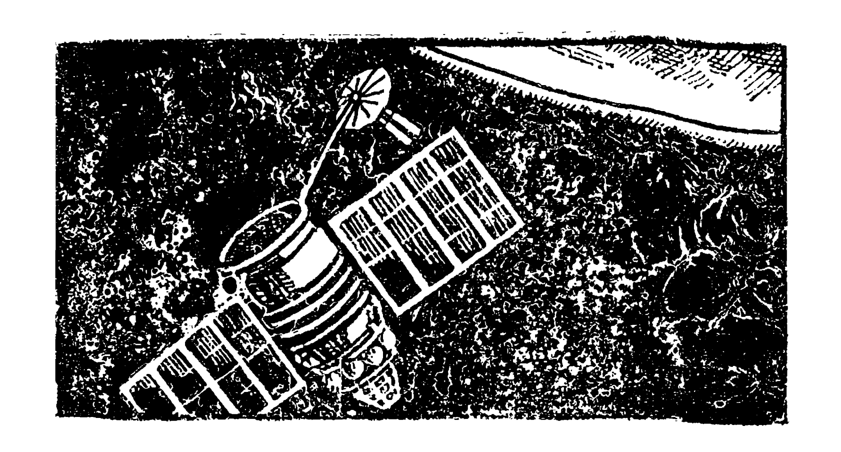
Однако попробуйте все же представить себя рядом с работающим реактором. У меня такая возможность была, причем не умозрительная. Должен сказать, что, несмотря на все доводы разума, задерживаться здесь особого желания не возникает.

А для дозиметристов это — самое обычное дело. Они заходят в центральный отсек раз в сутки для внешнего осмотра ядерной установки.

...Когда рейс был уже закончен и мы прощались с гостеприимным хозяином каюты № 95 Геннадием Фроловым, он сказал:

— Если будешь писать об экспедиции, назови материал «Хождение за пять морей».

Просьбу его я выполнил.



Курс — мыс Желания

«Следуем в Арктику» — такая запись появилась 27 мая в вахтенном журнале «Сибири». Курс — мыс Желания, северная оконечность Новой Земли.

Перестали попадаться суда. Это вам не Балтика или Средиземное море, где, когда бы ни вышел на палубу, практически обязательно увидишь идущее параллельным или встречным курсом судно. Здесь же их попросту никогда еще не было в такое время года. Цепляющееся за верхушки мачт тоскливое, не по-весеннему хмурое небо, серо-коричневые с белыми барашками волны Баренцева моря да редкие крикливые чайки — вот и все на многие мили вокруг.

Чтобы догнать транспорт у границы льдов, надо спешить. И потому, как хороший пассажирский лайнер, несется ледокол со скоростью за 19 узлов, с каждым часом все больше настигая ушедший на сутки раньше дизель-электроход.

Мы уже за 74-й параллелью. Четыре сотни миль до этого были лишь дорогой к месту работы, и только сегодня начинается наш первый по-настоящему рабочий день — вот-вот должен появиться лед, а значит, и «Капитан Мышевский».

— Вот и льды, — показывает вперед и чуть вправо Майнагашев. — Вон там, видишь, — ледовое небо?

На ровном фоне мутно-серой пелены тумана, там,

где она сливается с водой, — едва заметная узенькая светлая полоска. Льда еще не видно, он за гор. а полоса эта — всего лишь отраженный ледяной кромкой свет.

Проходит час, другой... В 12.00 на вахту заступает дублер капитана Владимир Николаевич Красовский. Арктика словно только этого и ждала — буквально через пять минут «Сибирь» входит в мелкобитый лед.

Сразу становится светлее. Слышно, как трутся о могучие борта атомохода лениво обтекающие его справа и слева льдины.

— Сплоченность 6 баллов,—просвещает собравшихся на мостике журналистов заместитель руководителя рейса по гидрометеорологическому обеспечению Борис Андреевич Крутских. — Это значит, что 60 процентов окружающей нас поверхности покрыто льдом. Но обольщаться не следует. Дальше все время будет десять, то есть — сплошной лед.

И действительно, с каждым пройденным кабельтовым все меньше и меньше прожилок воды вокруг. Вот уже их нет совсем — лишь ослепительная белизна присыпанного снегом сплошного льда, на которой редкими черными кляксами выделяются попадающиеся время от времени полыньи и разводья.

Уже не надо выглядывать в иллюминатор, чтобы убедиться, что мы в Северном Ледовитом океане, — все чаще ледокол подрагивает, словно железнодорожный вагон на стыках. А скорость, между прочим, попрежнему превышает 19 узлов. Да и атомная установка работает на мощности, которая еще очень и очень далека от предельной.

— ..«Мышевский» — «Сибирь», — время от времени повторяет в микрофон Красовский.

Но динамик пока молчит.

— Надо тифон попробовать, — говорит капитан. И добавляет, разряжая обстановку:

— А то останется транспорт где-нибудь позади нас.

Вспоров ледяное безмолвие, пророкотал и укатился вдаль басовитый гудок. И словно услыхав его, отвечает по радио капитан дизель-электрохода Тимофей Федорович Кривохижин:

— «Сибирь»! Я «Мышевский»...

— Наблюдаете нас по локатору? — спрашивает Красовский.

— Пока нет.

— Мы вас тоже пока не видим, далековато. Каким курсом вы следуете?.. Дайте пеленг...

Минут через сорок курс «Сибири» впереди рассекает ровная черная полоса воды — свежий канал, оставленный «Капитаном Мышевским». Самого судна еще не видно—туман. Но на экране локатора хорошо заметно, как сокращается расстояние между нами. Еще бы — в таком льду скорость «Сибири» вдвое больше, чем у дизель-электрохода.

И вот он внезапно, словно призрак, выныривает из густого тумана.

Красовский снова берет микрофон:

— «Мышевский», будем обходить вас по вашему правому борту. Продолжайте следовать своим курсом.

— Понял.

— Кто же кого ведет? — хитро прищурившись спрашивает Майнагашев у Кочеткова. — Что же, догнать не можешь?

— Догоним, — довольно смеется капитан. — Далеко не уйдет. Мы его выведем на чистую воду...

С каждой секундой сокращается расстояние между судами. Вот уже атомоход поровнялся с «Мышевским».

— Вахтенный матрос, на флаг! — командует Красовский.

Как старые добрые товарищи, встретились суда. Всего несколько дней не виделись, а уже словно соскучились друг без друга. Унеслись в белое небо приветственные гудки. Люди, высыпавшие на палубы, смеются, машут руками, в воздух летят шапки. Кое-кто пытается обмениваться первыми впечатлениями о рейсе через полтора десятка метров, разделяющих борта наших судов...

Ледокол легко выходит вперед.

— Ну что, начинается нормальная жизнь, — говорит капитан.—Но герой дня все-таки Юрий Федорович. Такой подарок сделал...

Космические «чудеса» Юрия Федоровича Кравцова

С тем, кого Владимир Константинович Кочетков назвал героем дня, мы познакомились на атомоходе за

несколько дней до начала рейса. Не обратить на него внимания было просто невозможно — хотя бы потому, что кроме нас двоих в эти минуты на самой верхней палубе никого не было.

Крупный (я не раз потом от него слышал, что «настоящий мужчина начинается со ста килограммов») седой человек с обветренным лицом занимался довольно странным, на первый взгляд, делом: ходил вокруг многочисленных больших, средних и маленьких антенн, установленных на палубе; некоторые из них по-хозяйски, как колесо собственного автомобиля, пинал ногой, словно проверяя на прочность; трогал какие-то растяжки, кабели, потуже затягивал гайки разъемов. А потом, заметив, что не один, подошел, поздоровался.

Взглядом старого коллекционера я сразу впился в лацкан его пиджака, на котором поблескивал незнакомый значок: силуэт ледокола, искусственный спутник Земли и цифра «1000». Довольный, видимо, моей реакцией, незнакомец хитро прищурился и, нарочито небрежно ткнув в значок толстым пальцем, сказал:

— А между прочим, без этого спутника рейс наш, возможно, и не состоялся бы.

— Ну уж...

— Точно, точно... — И тут он просто и даже весело, с удовольствием начал рассказывать о вещах поистине невероятных. Делать это он умел превосходно. За считанные минуты я узнал о космосе ничуть не меньше нового, чем прочитав в свое время энциклопедию по космонавтике. Но вскоре импровизированная мини-лекция все больше и больше начала походить на прогнозы фантастов, и я рискнул прервать монолог:

— Но когда это будет?

— А вы в рейс идете? Вот там-то все и увидите...

И сутки не прошли с начала плавания, а на борту «Сибири» — первая пресс-конференция для многочисленной пишущей и снимающей братии. Сидим, приготовили, блокноты, ручки, диктофоны. В комнату входит тот самый, случайно встреченный мной перед отходом, человек, который наобещал космических «чудес» в рейсе, садится к столу и представляется:

— Кравцов, Юрий Федорович, заместитель научного руководителя рейса — технический руководитель по спутниковым системам...

На этом «официальная часть» закончилась, и нача-

лась долгая обстоятельная беседа, в которой чаще других повторялось слово «впервые».

Однако начнем по порядку.

* *

Из чего складывается успех такого рейса, как нынешний поход «Сибири» и «Капитана Мышевского»? Во-первых, надо правильно выбрать маршрут. Во-вторых — точно провести караван этим маршрутом.

Казалось бы, чего проще: соединить на карте прямой линией Мурманск и Берингов пролив и двигаться по этому кратчайшему пути. Благо, мощность атомохода — 75 тысяч лошадиных сил.

Но, как любит повторять Бронислав Семенович Майнагашев, у ледокольщиков не тот путь короткий, который наименее длинный, а тот, который самый легкий. И ошибается тот, кто думает, что главная задача ледокола — ломать лед. Конечно, трудно представить ледовую преграду, которую не смогла бы преодолеть «Сибирь». Однако за кормой атомохода — транспорт, который и по мощности, и по прочности корпуса не идет ни в какое сравнение с ледоколом и который надо привести в пункт назначения в целости и сохранности.

Поэтому, идя высокоширотной заприпайной трассой, мы должны искать наименее сложные в ледовом отношении участки: трещины, полыньи, разводья. Вот почему наш курс так не похож на прямую линию, а зигзаги, которые караван выписывает на ледовой шапке планеты, оказываются в конце концов зигзагами удачи, позволяющими экономить время, беречь технику.

Многое зависит здесь от ледовых разведчиков, помогающих с воздуха выбирать оптимальный путь. Однако, чтобы успешно проводить суда высокими широтами, да еще в такое раннее время года, надо знать ледовую и метеорологическую обстановку там, где караван будет через день, два, три — то есть на многие сотни миль впереди.

Возникла идея воспользоваться для этой цели искусственными спутниками Земли серии «Метеор». Впервые проверить ее на практике — одна из задач экспериментального рейса «Сибири».

...Крохотная каютка на жилой палубе атомохода, за-

ставленная аппаратурой. Идет подготовка к очередному «витку», как здесь называют сеанс связи со спутником.

Этой работой занимаются трое: Анатолий Кудрявич, руководитель группы, Татьяна Смирнова, один из разработчиков приемной аппаратуры и, кстати, одна из двух женщин в составе научной экспедиции, и Андрей Васильевич Бущуев, отвечающий за обработку получаемой информации. Четвертый — автор этих строк, которому после долгих просьб и уговоров доверили самому провести сеанс.

Встаю к пульту. Щелк... Щелк... Аппаратура включена. Одна из многочисленных антенн на корме атомохода нацелена в точку, где должен появиться из-за горизонта летящий на многокилометровой высоте спутник. Когда смотришь со стороны, всегда торопишь секундную стрелку часов, кажется лениво ползущую к моменту начала сеанса. Сейчас же она скачет передо мной чуть ли не с космической скоростью. Как-то пройдет наш незапланированный «эксперимент»?..

В тишине каюты раздаются позывные «Метеора», похожие на «бип-бип-бип...» самого первого спутника, который в 1957 году слушала и выходила смотреть по вечерам вся планета.

Сеанс начался. Теперь главное — не потерять «Метеор». Поэтому каждую минуту приходится перемещать антенну вслед за спутником, направляя ее в заранее определенные путем не очень сложных (у меня получилось со второго раза) вычислений точки его траектории.

Позывные «Метеора» становятся слабее. Вот он скрылся за горизонтом, и наступила тишина. Сеанс окончен.

Кудрявич скрывается в фотолаборатории — надо проявить пленку, на которой запечатлена информация со спутника. Вскоре мы разглядываем еще влажные снимки — то, что увидел с огромной высоты космический телеглаз «Метеора»: острова, границы ледовых полей, крупные разводья там, куда не долететь самолету ледовой разведки, не говоря уже о вертолете.

Через несколько минут один снимок ляжет на стол начальника экспедиции. А другой я уношу с собой, как дорогой сувенир.

Но, конечно, не ради этого был проведен не включенный в научную программу «эксперимент». Новое,

как известно, не всегда легко (а обычно всегда нелегко) пробивает себе дорогу. Причины тому могут быть разные, причем очень часто — инерция мышления, привычка. Особой приверженностью традициям испокон веку отличались моряки всего мира. Еще Мелвилл назвал их «великими блюстителями обычая».

Вот и в нашем рейсе кое-кто говорил, что плавали раньше без спутников, может, и не стоит огород городить: сложно, мол, попробуй научи, например, судового радиста обращаться с этой техникой. Оказалось, что не боги горшки обжигают...

Не менее важна, чем выбор маршрута, и вторая часть задачи — провести караван по оптимальному пути. Мало отыскать полынью впереди. Надо еще точно выйти на нее. Ошибешься на несколько кабельтовых — и можешь вместо чистой воды оказаться в паковых льдах, из которых выбраться очень и очень непросто даже для «Сибири», особенно если за кормой — транспортное судно.

Но и тут на помощь пришел космос.

Перед самым рейсом в нашей стране был запущен юбилейный искусственный спутник «Космос-1000», предназначенный для навигационных целей. Он-то и помогает вести «Сибирь» с «Капитаном Мышевским» в любую погоду, в любое время суток — ведь космические системы навигации не зависят от капризов погоды. Ну а точность этих систем даже и сравнивать не с чем.

А насколько легче стало штурманам. Стоит нажать кнопку — и на табло вспыхивают цифры: точное время, широта, долгота...

Пока космические средства навигации используются в дополнение к традиционным. Но кто знает, может быть, пройдет совсем немного времени, и они станут основными, причем не только на атомных ледоколах.

В общем, когда журналисты писали о том, что «стыковка» атомохода с транспортным судном у кромки льдов 28 мая была проведена с космической точностью, это не было только метафорой.

Однако тут же выяснилось, что «чудеса» Кравцова, столь сильно облегчившие труд судоводителей, в не меньшей степени... усложнили работу радистов «Сибири».

Судите сами. Как можно подробнее осветить перипетии похода стремились все находившиеся на борту

журналисты — без малого двадцать человек. Умножьте это число на количество страниц, рождавшихся под пером каждого. Накиньте столько же на то, что многие представляли по нескольку изданий, а внештатными корреспондентами некоторых газет и журналов на время рейса стали отдельные члены экипажа, — и вы более или менее сможете представить, какая лавина обрушилась на судовых радистов. Причем каждый автор считал, что именно его творение должно уйти в эфир раньше других и добивался этого всеми дозволенными и недозволенными способами.

А служебная информация, которой в экспериментальном рейсе было гораздо больше, чем в любом обычном! А главный враг всех заполярных связистов, особенно в высоких широтах, — непрохождение радиоволн, вызываемое магнитными бурями!..

Но радисты держались. Так же спокойно, как и раньше, звучал мягкий с едва заметным эстонским акцентом голос начальника радиостанции Леопольда Вайно, уже, наверно, в десятый раз объяснявшего очередному корреспонденту, что задержка с передачей в эфир его материала связана с состоянием ионосферы. Все так же иронично усмехался в бороду, читая очередное многостраничное описание красот природы, внешности встреченных белых медведей и героизма (в порядке подхалимажа) собственного труда, радиооператор Юрий Бугрим — кстати, едва ли не самый большой знаток литературы и чуть ли не единственный сибиряк на «Сибири». Казалось, сутками не вставали со своих рабочих мест его коллеги Юрий Коршунов и Николай Добряков.

Спокоен был лишь Кравцов, лаконично пообещавший журналистам, волнующимся за судьбу своих скопившихся почти за двое суток статей и корреспонденций:

— Не переживайте. Сегодня все уйдет в эфир очень быстро, как дождь...

Я тут же вспомнил, что еще утром Юрий Федорович, которого встретил по дороге в кают-компанию, заговорщически наклонился ко мне и сказал:

—Помнишь фильм «Семеро смелых»? Радист вызывает: «Богун, Охрименко, не слышу вас. Дайте о себе знать...» А связи нет и нет. Арктика есть Арктика — магнитные бури, непрохождение радиоволн. Что может

помочь? — поднял вверх указательный палец и сам ответил: — Только космическая связь...

«Пророчество» Кравцова сбылось и на этот раз. В ноль часов 3 июня устойчиво заработал радиомост телефонно-телеграфной связи «Сибирь» — космос — Москва через спутник «Молния».

Сразу же новшество оценили судовые радисты. Если еще накануне Вайно, осунувшийся, с покрасневшими глазами признался: «Ночью иногда удается поспать часика два», — то его слова после первого сеанса космической связи, видимо, не нуждаются в комментариях:

— Прекрасно! Слышимость отличная, надежность большая, а главное — безошибочность в работе.

Довольны были и журналисты — все, кроме одного кинооператора. Собираясь запечатлеть обещанный Кравцовым «дождь», он убежал перезаряжать камеру. А когда вернулся, снимать было уже нечего — все материалы ушли в эфир.

И все же, когда капитан «Сибири» назвал Юрия Федоровича героем дня, он имел в виду другое.

— ...Желающие посмотреть кинофильм «Семеро смелых» могут включить телевизоры в каютах или пройти в клуб. Начался прием черно-белых и цветных передач Центрального телевидения, — разнеслось по трансляции ледокола сразу после встречи у кромки льдов с «Капитаном Мышевским».

Более 75 миллионов человек в нашей стране смотрят телепередачи, транслируемые через космос. Теперь к ним присоединились участники высокоширотного рейса. Тоже впервые в истории плаваний в таких широтах. И опять с помощью спутника — на этот раз системы «Экран».

Конечно, триста участников похода мало по сравнению с 75 миллионами. И в то же время — очень много, если учесть, что речь идет о моряках, которые порой месяцами не видят ничего, кроме льдов.

Тем, кто идет за нами на «Капитане Мышевском», повезло — «Сибирь», принимающая телепередачи через космос, служит своего рода ретранслятором для дизель-электрохода. Когда там тоже засветились экраны телевизоров, кто-то сказал:

— Ну все, будем теперь ходить только за «Сибирью»!..

Когда передача закончилась, у каюты, где жил

Кравцов, собрались моряки. Каждый хотел лично поблагодарить виновника торжества. Подошел обычно не очень щедрый на комплименты Владимир Константинович Кочетков, поздравил, а потом говорит:

— А как там ваша антенна? Не растрясет ее во льдах? Может быть, пойти посмотреть?..

И эти два немолодых человека отправились на мороз: убедиться, что все в порядке, что и завтра, и послезавтра моряки будут смотреть телевизионные передачи. Смотреть там, где до них никому еще не доводилось.

— Я видел глаза тех моряков, которые были у телевизора в момент первого сеанса телепередачи, — сказал несколько дней спустя Юрий Федорович. — Собственно, ради таких минут мы и работаем, и живем...

Напрямик или через пролив Вилькицкого?

— «Сибирь»! Я — «Мышевский». Машина работает «полный вперед», хода не имеем, — раздалось из динамика на мостике атомохода в 3 часа утра 29 мая.

Первая остановка. Первые проблемы для судоводителей: началось сжатие — враг номер один всех ледокольщиков. Для остальных — первая возможность отдохнуть от грохота ломаемых льдов, насладиться мгновениями тишины, которой, пожалуй, больше всего не хватает с начала похода.

«Сибирь» медленно движется кормой к «Мышевскому», окалывает его с одного борта, давая дизель-электроходу возможность более-менее уверенно двинуться дальше, раздвигая обломки льда.

И снова — полный перед!

Только набрали ход — повторяется та же история... И еще... И еще...

Да, последние мили, остающиеся до мыса Желания, достаются маленькому каравану тяжелой ценой. «Два шага вперед, шаг назад», — говорит кто-то из собравшихся на мостике.

И вдруг стихли удары и скрежет ледяных глыб о борта «Сибири». Но мы... движемся. Да еще как — ровно, без тряски, быстро.

Словно река в заснеженных берегах, тянется к горизонту широкая черная полынья. Стрелка индикатора лага, будто обрадовавшись, перескакивает цифру 18,

Фоторепортеры и кинооператоры откладывают в сторону свои камеры — до следующего «героического» момента.

— Вот что надо снимать, — говорит начальник экспедиции, показывая на уходящую за горизонт полосу чистой от льда воды. — Это же самые уникальные кадры: конец мая, а мы идем по воде...

В этих словах — очень важная мысль. Не «безумство храбрых», а храбрость разума поставлена в наши дни самой жизнью во главу угла. Не трудности сами по себе, а умение преодолеть их с наименьшими затратами сил и средств — вот критерий оценки нынешнего эксперимента в Арктике, гарантия будущей уверенной работы тех, кто поведет суда по пути, прокладываемому сейчас «Сибирью» и «Капитаном Мышевским».

Идти бы и идти этой полыньей. Хоть до Берингова пролива. Но Арктика остается Арктикой. Не будь этого покрывающего верхушку планеты ледового панциря площадью 8 миллионов квадратных километров — и наш рейс был бы ни к чему.

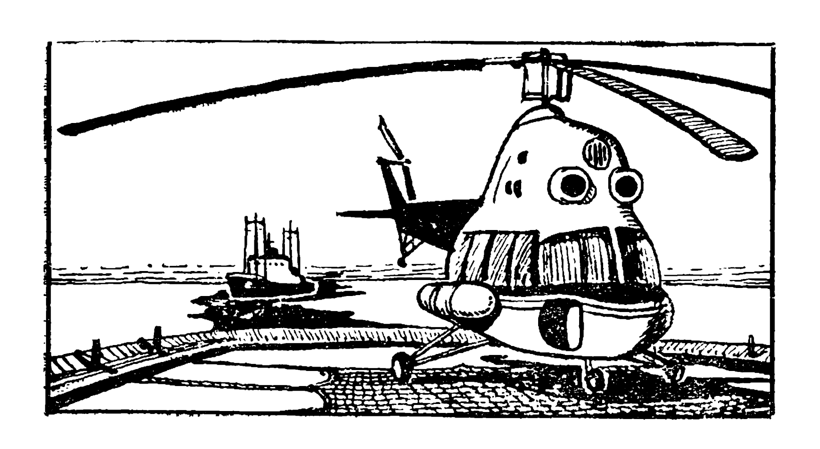
Все у́же и у́же полоса чистой воды — словно рельсы, оканчивающиеся у горизонта белым тупиком. И вот «Сибирь», не сбавляя хода, всей своей массой врубается в сплошной массив полутораметрового льда. Несколько секунд 23 с лишним тысячи тонн атомохода скользят по белоснежной поверхности поля. «Трах!» — будто сломали гигантскую доску. Черные молнии трещин побежали в разные стороны из-под корпуса, и вот корабль с гулом проваливается в воду — только брызги веером разлетаются выше палубы. И опять заскрежетали выворачиваемые ледяные глыбы, словно нехотя уступая дорогу каравану.

«Сибирь» сбавляет ход. Все чаще оглядывается назад несущий вахту дублер капитана Владимир Николаевич Красовский: как там «Мышевский»?

А тому нелегко — из-под винтов атомохода летят обломки, весящие порой десятки тонн. Поэтому дизель-электроходу приходится лавировать в канале, уворачиваясь от столкновений. Пока это ему удается.

А лед на глазах становится все толще. И, как назло, ни одной трещинки впереди. Надо искать дорогу.

В 13.30 в вахтенном журнале появляется запись: «...Взлет вертолета на разведку, на борту командир Холодняк, гидролог Борисов».



Разведчики

Виталий Холодняк со школьных лет любил рисовать, собирался поступать в художественное училище. Но стал летчиком, моряком и полярником одновременно — пилотом вертолета ледовой разведки на атомоходе.

За двадцать с лишним лет, прошедших с первого самостоятельного вылета, Виталий Григорьевич провел в воздухе 11 тысяч часов — год и три месяца! И сейчас уже не мыслит себе иного пути. Лишь снящийся иногда по ночам запах масляных красок, к которому с малых лет не может относиться равнодушно, нет-нет да и всколыхнет душу, как воспоминание о первой любви.

Жаль, что рисовать времени практически не остается. Ведь пилоты в Арктике летают с первых лучей солнца до наступления темноты, а это — 7—8 месяцев.

И в школу, где учатся две дочери Холодняка, его приглашали не раз — выступить, рассказать о своей работе. Но, как назло, всякий раз незадолго до намеченного дня приходилось улетать в очередную командировку. Так случилось и перед нашим рейсом.

А рассказать ему есть о чем. Еще на Ан-2 облетал весь Кольский полуостров. В шестидесятом году впервые поднял в воздух юркую винтокрылую машину и с тех пор не изменяет вертолету. Особенно любит Ми-2.

Чего только не доводилось делать в полетах: искал тюленей, разведывал снежные лавины в Хибинах, два

года был в Антарктиде, даже оленей в стадах приходилось подсчитывать с воздуха. И вот уже седьмую навигацию — на ледоколах: «Ленин», «Мурманск», «Красин», «Киев», «Арктика», а теперь — «Сибирь».

— Над землей, правда, летать как-то спокойнее, — считает Холодняк. — Но ко льдам уже привязался. Нравится эта работа: каждый полет — новые ситуации, новые сложности. И потом, ведь чертовски интересно — прокладывать дорогу во льдах целому каравану судов. Не то, что оленей считать сверху...

Когда смотришь на Григорьича (так его называют коллеги) в полете, он выглядит очень правильным, уверенным в себе и машине, готовым к любым неожиданностям. Даже, пожалуй, слишком. Как-то я сказал Холодняку в шутку, что иногда кажется: а не родился ли он сразу пилотом-инструктором?

— Ага, прямо в мундире, — отпарировал Григорьич и рассмеялся, вспомнив случай, происшедший еще в самом начале его работы в Арктике.

Тогда, подлетая к ледоколу после разведки, увидел он с воздуха медведя около одного из судов каравана. Заметил и высыпавших на палубу людей с фотоаппаратами. «Дай, — подумал, — подгоню косолапого поближе». Снизился и с ревом пронесся над самой головой мишки. А тот перепугался настолько, что подбежал к самому борту, перемахнул через него (благо, льды доходили чуть ли не до уровня палубы) и оказался на судне. Народ — врассыпную.

Чем бы все это могло кончиться — трудно сказать. Да, видно, здорово перетрусил косолапый: подскочил к противоположному борту, так же лихо перемахнул через него и дал деру. Только его и видели.

Холодняк нередко вспоминает этот случай, занимаясь с молодыми пилотами. Рассказывает о нем, чтобы поняли: здесь, как в шахматах, надо думать всегда на несколько ходов вперед, предвидя любые возможные последствия даже самых, на первый взгляд, незначительных действий в полете, чтобы в соответствии с железным правилом моряков, летчиков и полярников чувствовали себя ближе к опасности.

А вот то, что произошло 14 сентября 1977 года, Григорьич вспоминать не любит.

...В тот день он уже возвращался на аэродром. Ров-

но гудел двигатель. Стрелка альтиметра застыла на 500 метрах.

Беда, как нередко бывает, подстерегла на последних минутах полета, когда, казалось, уже ничего не могло произойти.

Вертолет сильно тряхнуло и вдруг стремительно завращало вокруг вертикальной оси, потянуло в пике. Сопки, покрытые снегом, редкие деревья слились в сплошной круг.

В мгновение летчик понял все: оторвался хвост. Решил садиться на авторотации (есть такой способ — когда вращающийся под напором воздуха винт замедляет падение).

Успел передать по радио:

— Хвост улетел!..

Земля ответила, но Холодняк не слышал: наушники сорвало страшной перегрузкой, вдавившей тело в кресло. Она не давала пошевелить ни рукой, ни ногой.

Страха не было. Ручка управления, сектор газа, педали — вот все, что существовало для летчика в эти секунды. И еще земля, летевшая навстречу.

Ближе и ближе бешеный хоровод деревьев...

«Интересно, больно будет?» — подумал Виталий и до отказа двинул вперед рукоятку газа.

Взревел на полной мощности двигатель. Удар — вертолет плюхнулся в болото, завалившись на правый борт.

И тишина. Только слышно, как шипит раскалившийся двигатель от попавшей на него воды.

— Что же я сижу? А вдруг он загорится? — промелькнула вдруг в сознании мысль.

Попробовал открыть дверь — заклинило.

Перебрался через соседнее сиденье, открыл другую дверь и выбрался наружу. Прислонился спиной к березе и стоял, наслаждаясь твердой землей под ногами и тишиной, полной грудью вдыхая холодный воздух.

Вскоре послышался гул вертолета — к нему спешили на помощь. Но он справился сам. Продолжалось все это секунд 35—40.

Долго осматривали, ощупывали его врачи, недоуменно покачивали головами: бывают же, мол, случаи — падать с такой высоты, и ни одной царапины.

Конечно, то, что у вертолета оторвался хвост, — случай редчайший, все их можно пересчитать по паль-

цам. А вот то, что Холодняк сумел посадить машину, не получив даже царапины, простой случайностью не объяснишь. Скорее, это — закономерный итог всей его предыдущей работы в воздухе.

Через несколько дней («... Еще спина побаливала после удара...») он вновь поднялся в воздух:

— Походил в героях, и хватит. Дело за меня никто делать не будет...

Если вы подумаете, что все это рассказал мне сам Виталий Григорьевич, то ошибетесь минимум процентов на девяносто. Перед первым вылетом с «Сибири» мы обедали с ним за одним столом в кают-компании. Стоило мне заикнуться о его работе, как Григорьич начинал рассказывать о знатных борщах, которые варят в его родных южных краях, расхваливать жареную «по-сибирски» картошку или вспоминать домашние пироги. А потом, уже допивая компот, стрельнул в меня взглядом исподлобья и сказал: «Да и вообще, что о нас писать? Мы ведь здесь просто в командировке...»

И вот он уже идет к вертолету, высокий, спокойный, даже элегантный, чем-то похожий на дипломата, если бы не форменные синие брюки, видавшая виды кожаная куртка и каракулевая ушанка с летной эмблемой.

На вертолетной площадке — практически все корреспонденты, кинооператоры. Никто не хочет пропустить первый вылет.

Весело, словно радуясь началу работы, зажужжала турбина. Вместо лопастей винта — сплошной серебристый круг.

— Прошу разрешить взлет, — звучит на мостике чуть искаженный ларингофоном голос пилота.

— Погоди, сейчас одну льдинку пройдем, — отвечает дублер капитана.

«Льдинка» эта, между прочим, — метров двести сплошных торосов. Но вот она уже за кормой.

Свист турбины вертолета становится все тоньше, а круг, образованный вращающимися лопастями винта,— почти невидимым.

Наш Ми-2 чуть-чуть, словно потягиваясь, приподнимается над страховочной сеткой, прикрепленные к палубе растяжки не дают ему пока оторваться совсем.

Но вот вертолет, словно гигантская стрекоза, взмывает вверх, обходит ледокол справа и быстро уносится вперед, превратившись вскоре в крохотную точку.

— Возьмите влево до 50, — раздается из динамика сквозь помехи голос гидролога.

— Понял, спасибо, — отвечает вахтенный.

Ледокол послушно сворачивает туда, где с вертолета заметили участки разреженного льда. Так экономятся минуты, часы, а в конечном итоге — сутки рейса, многие сотни тысяч государственных средств.

Впервые ледовая разведка с воздуха в Арктике была произведена почти семьдесят лет назад. 8 августа 1914 года русский офицер Ян Нагурский поднялся в воздух у северного побережья Новой Земли. Цель — поиски пропавшей экспедиции Георгия Седова и содействие плаванию спасательного судна во льдах.

В своем рапорте Нагурский писал: «Летать в арктических странах хотя и тяжело, но вполне возможно. И авиация в будущем может оказать... большую услугу... при рекогносцировках льдов...»

В советское время ледовую разведку практически начали использовать еще в самом начале нашей первой пятилетки. Я имею в виду полеты Бориса Григорьевича Чухновского в 1929 году в Карском море. Однако при тогдашней технике, мало в чем изменившейся со времен Нагурского, хлопот от ледовых разведчиков было во всяком случае не меньше, чем пользы. Рассказывают, что капитан ледокола «Ермак» Михаил Яковлевич Сорокин (его именем сейчас назван современный ледокол) любил говаривать: «Да, тяжела ты, жизнь моряка, — шторма, туманы, льды, мели и... самолеты».

Сейчас там, где когда-то летал Нагурский, у северного побережья Новой Земли, под проводкой атомохода «Сибирь» идет транспортное судно. А в воздухе — ледовый разведчик Руслан Александрович Борисов, который в эти минуты в полном смысле слова ведет за собой наш караван.

Герой Советского Союза Марк Иванович Шевелев назвал как-то воздушную ледовую разведку «глазами судна». Такие слова из уст одного из старейших наших полярных летчиков значат немало.

Только уж больно непростая эта работа, не каждому под силу. Потому и мало классных воздушных разведчиков — по пальцам можно пересчитать.

В судовой роли их называют гидрологами — так

повелось издавна. Но гидрология — лишь небольшая часть того, что должен знать и уметь ледовый разведчик: разбираться в метеорологии, навигации, гидрографии, тактике ледового плавания, быстро нарисовать карту ледовой обстановки, поддерживать устойчивую радиосвязь с судном... И это еще далеко не все.

— Главные качества воздушного разведчика, — считает Руслан Александрович, — быстрая реакция, хорошая зрительная память и вырабатывающееся с годами умение «чувствовать лед».

— Ну а каких качеств не встретишь у людей вашей профессии?

— Пожалуй, нет слишком осторожных гидрологов..

И впрямь, чем тяжелее обстановка, чем хуже погода, тем нужнее их данные. А с высоты больше трехсот метров уже и не определишь, что за лед под тобой.

Вот и носится вертолет над самыми торосами в снег, туман, ветер, иногда и «подсесть» приходится на льдину. А что там, под снегом, — прочный лед, вода, трещина?.. Поэтому на всякий случай в вертолете всегда есть аварийный запас еды, оружие, спасательные средства.

— Слава богу, пользоваться всем этим мне ни разу не приходилось, — говорит Борисов.

Незаметно пролетела почти четверть века его работы в Арктике. Начинал еще на знаменитом «Красине» в 1957 году. Кончил училище в Ленинграде, а потом — географический факультет Ленинградского университета. Летал на всех типах самолетов и вертолетов, использующихся для ледовой разведки. Сейчас разменял уже одиннадцатую тысячу часов, проведенных в воздухе.

Чего только не было за это время: не спал по нескольку дней, летал по 14 часов в сутки, выводил караваны из таких лабиринтов, которые никто кроме матушки-природы и придумать не смог бы...

Лишь одно не получилось у Руслана Александровича: пробовал работать на берегу — и не смог.

— Моя главная наука, — считает он, — искать дороги во льдах.

И этой наукой владеет в совершенстве. Недаром носит звание инструктора — высшее в его профессии. Поэтому и знают его практически во всей Арктике. Потому и доверяют ему капитаны полностью.

Полвека прошло со времен полетов Чухновского. Неузнаваемо изменилась техника, иными стали летчики, гидрологи, иными стали капитаны. Герой Социалистического Труда капитан атомохода «Ленин» Борис Макарович Соколов, например, налетал в одну из навигаций на вертолете ледовой разведки даже больше гидролога.

Взаимопонимание между гидрологом и тем, кто ведет судно, — непременное условие успешных плаваний в Арктике. Но это, пожалуй, посложнее даже, чем разбираться в ледовой обстановке.

— Если нет контакта со штурманом, хуже некуда,— говорит Борисов. — Ведь в полете даже настроение его чувствуешь, хотя вертолет может находиться в десятках миль от ледокола. От гидролога ждут только приятных известий. С плохими лучше не прилетай — иной капитан еще и «разнесет» тебя за это. Будто я с высоты могу дирижировать ледовой обстановкой. А иной так задергает, загоняет, что света белого не взвидишь. Да еще не поверит, пойдет другим курсом, выводи его потом...

Потому, наверное, так горячо Руслан Александрович доказывает свою правоту, если появляются сомнения в его рекомендациях (что, кстати, бывает очень и очень редко). Поэтому так искренне расстраивается, если ошибется (а это уж вообще случай из ряда вон выходящий).

Разным приходилось мне его видеть в рейсе: спокойно-ироничным и рассерженным, веселым и сосредоточенным. Но ни разу не заметил я и намека на равнодушие — нет, видно, у Борисова этого качества.

Наверно, оттого и выглядит он так молодо. А у него, между прочим, сын заканчивает институт, дочь — школу. Да и самому уже можно готовиться к пенсии — такая работа.

— Правда, уйду ли я — еще вопрос, — смеется Руслан Александрович.

Забегая вперед, могу сказать, что он не ушел. В следующем году вместе с летчиком-испытателем Николаем Бездетновым и штурманом-испытателем Михаилом Рябовым Борисов (так и хочется назвать его гидрологом-испытателем — да жаль, нет еще такой должности) успешно провел первые в истории ледовые разведки в ус-

ловиях полярной ночи на новом вертолете — одном из вариантов широко известного во всем мире Ка-25К.

По 7 часов в сутки летали в пятидесятиградусный мороз, в туман, в метель... Носились над торосами на 15-метровой высоте... Садились на корму «Сибири» при скорости ветра 35 метров в секунду...

Капитаны судов, находившихся тогда поблизости, только удивленно разводили руками, слушая в эфире переговоры атомохода с «таинственным» вертолетом. Уж больно похоже на мистификацию — ледовая разведка в кромешной тьме полярной ночи.

Но в нашем рейсе и сам Борисов не мог еще предположить такого. Не мог он и знать, что ждет его в оставшиеся дни нашего высокоширотного плавания.

А самые нелегкие дни здесь еще предстоят: в проливе Лонга, где практически круглые сутки придется крутиться в воздухе; на подходе к дрейфующей станции «СП-24»... И когда плавание «Сибири» закончится, он придет на капитанский мостик, похудевший (хотя вроде бы худеть ему было особенно некуда), осунувшийся, встанет, ссутулясь, у одного из иллюминаторов, глянет воспаленными, слезящимися от бесконечной ослепительной белизны Арктики глазами на замерший на корме медленно остывающий после полета Ми-2 и скажет:

— Конечно, рейс интереснее других. Но сумасшедший — время вертелось раза в три быстрее, чем обычно...

В «Ледовом мешке»

Проплывают справа по борту неприветливые скалистые берега Новой Земли, облитые серебристыми потеками ледников. Мыс Желания, который русские поморы называли мысом Дохода (то есть местом, до которого они могли добраться), остается позади. Мы — в Карском море, втором по счету из пяти морей на пути «Сибири» и «Капитана Мышевского», в самом суровом море Северного Ледовитого океана, еще в старину не зря прозванном «Ледовым мешком».

В том самом Карском море, которое безуспешно пытался пройти в 1862 году П. Крузенштерн, внук прославленного кругосветного мореплавателя. Именно эта попытка дала повод 65-летнему адмиралу Федору Пет-

ровичу Литке заявить, что «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных».

Отсюда начался дрейф бесследно исчезнувшей «Св. Анны» с экспедицией Г. Брусилова. Здесь же погиб В. Русанов с товарищами.

С точки зрения истории не так уж много воды утекло с тех пор. И вот теперь не просто ходят по Карскому морю корабли, но еще и выбирают самые «удобные» (если можно так сказать об Арктике) пути.

У нашего каравана их два: первый — подниматься на северо-восток, в такие высокие широты, где не бывало еще ни одно транспортное судно; второй — прижиматься к берегу, спускаясь к проливу Вилькицкого. Какой же из них выбрать?

...У закрытых дверей капитанского салона толпятся журналисты: там второй раз за последние сутки заседает штаб экспедиции, решая, куда идти каравану. Наиболее нетерпеливые из нас уже поглядывают на часы. Но вот распахивается дверь, и все окружают вышедшего первым Бориса Андреевича Крутских.

Понимающе оглядев уставших в ожидании новостей корреспондентов, он говорит:

— Решено идти к мысу Арктический — крайней точке Северной Земли...

Когда рождалось это решение, многое было за, многое — против. Решающими оказались аргументы из космоса.

На снимках, полученных с искусственного спутника Земли «Метеор», пролив Вилькицкого сливается с покрытыми снегом островами Северной Земли — он забит льдом. А от мыса Арктического уходят в разные стороны тонкие черные нити трещин.

Да и с борта самолета Ил-14, ведущего ледовую разведку, наши опытнейшие воздушные лоцманы кандидат географических наук Арикайнен и гидролог Кумачев сообщили, что считают выбранный руководителями экспедиции курс наиболее правильным.

Итак, к Северной Земле, которую и открыли-то, в общем, не так уж давно — в 1913 году. Открыли наши с вами соотечественники на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач».

Долго оберегала ее Арктика, окружив льдами, которые даже «Сибири» порой приходится преодолевать на полной мощности, да еще с разбега, работая ударами.

Зато путь вокруг Северной Земли позволяет сократить маршрут каравана миль на 350.

«Капитану Мышевскому» намного тяжелее, чем атомоходу. Семь тысяч лошадиных сил — все-таки не 75 тысяч, даже если идешь за ледоколом. И вот милях в 15 от острова Визе принято решение: дальше вести дизель-электроход на буксире, или, как говорят моряки, «на усах».

Короткая остановка. Суда медленно сближаются вплотную. Транспорт упирается форштевнем в кранец на корме атомохода. Корабли буквально становятся единым целым — их теперь связывает прочный стальной трос толщиной в руку.

Интересно, оправдается ли прогноз капитана «Сибири» В. Кочеткова: «У нас 15 буксирных концов, 10 — точно оборвем к концу рейса...»

Опять звучит команда: «Полный вперед!» И снова караван начинает глотать белые мили, лишь изредка останавливаясь, чтобы разогнаться и с ходу протаранить очередную перемычку.

Словом, продолжается ставшая привычной жизнь, когда все, даже впервые попавшие на ледокол, уже говорят «у иас на «Сибири»; когда льды снятся чаще, чем березы; когда сутки делятся не на 24 часа, а на шесть вахт по четыре часа каждая..

Те, кто проходят первыми

— Стоп! Полный назад! — эта команда прозвучала на мостике атомохода в 17 часов 05 минут 31 мая, когда, казалось, только бы идти и идти: гигантская полынья, вокруг до самого горизонта — ни одной льдинки.

И все же стрелка индикатора лага послушно ползет с 13 узлов к нулю. В чем дело?

Все внимание в эти минуты приковано к молодому гидрографу Сергею Самоненко, несущему вахту у эхолота. Это он крикнул: «Глубина падает...»

Может, ошибся? Или прибор неисправен? А может быть, подводная скала, банка?..

Кривая на ленте самописца неумолимо ползет вверх. Еще минуты две ледокол по инерции движется вперед.

И так же медленно уменьшается глубина: 15 метров, 10...

Стоим. Под килем — семь с половиной метров.

Потихоньку, словно на цыпочках, кормой отползаем от опасности, отворачиваем чуть-чуть влево. Дизель-электроход делает то же самое.

В наступившей на мостике тишине раздается сразу севший от волнения голос капитана:

— Постепенно двигайтесь вперед. Только потихоньку, очень осторожно.

Медленно обходим злополучное место.

— Прибавьте до 8 узлов...

Все вздыхают с облегчением.

— Да, рискованно прошли, — говорит Кочетков. — И таких мест впереди будет немало...

Я смотрю на карту и вижу на ней белые пятна, свободные от цифр и значков. Это значит, что здесь еще не проходили суда, не делали своих промеров гидрографы. В одно из таких белых пятен упирается проложенная вахтенным штурманом линия нашего курса.

Но теперь оно уже перестанет быть белым. Глубины, измеренные гидрографами «Сибири», будут нанесены на карту. И те, кто пойдет за нами следом, смогут заранее проложить курс, минуя опасные места.

* * *

Круглые сутки несут на ледоколе вахту гидрографы. Их здесь всего пятеро: четыре «чистых» гидрографа, считая руководителя группы Всеволода Ильича Пересыпкина, заместителя начальника Гидрографического предприятия Министерства морского флота, кандидата технических наук, да плюс один специалист по радионавигации.

Задач у них — хоть отбавляй: помочь в выборе безопасных курсов, непрерывно и точно определять местонахождение каравана, уточнить карты и лоции, выработать рекомендации для навигационно-гидрографического обеспечения будущих высокоширотных рейсов, и еще, и еще, и еще...

Когда летом 1918 года, считанные месяцы спустя после победы Октябрьской революции, постановлением Совнаркома была организована первая советская гидрографическая экспедиция, начинать приходилось практически с нуля. Всего 18 карт на всю Арктику, причем 14 из них — на Карское море. Всего четыре радиостан-

ции — и все в западной части того же Карского моря. Не было лоций, навигационного оборудования. Чукчи на побережье тайком снимали навигационные знаки, считая, что они отпугивают моржей.

Да что там 60 лет назад! Всеволоду Ильичу в начале своей работы в середине 50-х годов самому еще приходилось ездить на собачьих упряжках, жить на льду в палатках, вручную бурить полутораметровый лед.

Но они уходили в океан на небольших деревянных суденышках, создавали карты, лоции, зажигали маяки.

Надо быть подвижниками, чтобы рисковать жизнью ради безопасности будущих плаваний. Между прочим, вы не обращали внимания, что слова «подвижничество» и «подвиг» — одного корня? Во всяком случае, к работе гидрографов и то, и другое относится на все сто процентов. Кстати, тот же Пересыпкин в пятьдесят пятом чудом остался жив, когда во время промеров оказался на льдине, которую оторвало от припая и понесло в Карское море...

Сейчас в распоряжении гидрографов — современный флот, санно-тракторные поезда, ЭВМ, карты и лоции на все моря, новейшее навигационное оборудование. Ведь научно-техническая революция невиданно сократила промежуток времени от теоретических разработок до их практического применения, а порой и вовсе свела его к нулю. Наш рейс — прекрасное тому подтверждение.

И все же не стоит забывать, что за каждым листом карты — рискованный труд многих поколений гидрографов.

Не раз и не два за время высокоширотного рейса курс «Сибири» пересекался с маршрутами, проложенными их экспедициями. А на одном из участков ледокол, оставляя по левому борту маленький необитаемый островок Вилькицкого, двигался тем же курсом, каким в 1968 году шло небольшое гидрографическое судно «Иней».

Тогда метрах в пятидесяти от острова гидрографы попали в западню — подводная скала пробила днище судна и намертво ухватила «Иней». Попытки освободиться ни к чему не привели.

А тут еще налетел ураган. Волны перекатывались через палубу, били судно о камни. Смыло и унесло в океан спасательный катер.

Но уже спешили сквозь шторм на помощь «Инею»

ледоколы, летчики. Два Ил-14 сбросили на остров комплекты теплой одежды, запасы продовольствия.

Двум вертолетам, чтобы добраться до терпящего бедствие судна, пришлось пролететь около тысячи километров над ревущим морем, в нависших над самой водой облаках, при ветре больше тридцати метров в секунду.

Но посадка на «Иней», который то заваливался на бок, то вновь выпрямлялся под налетавшими шквалами, оказалась невозможной. Тогда одна машина зависла над судном, из нее выбросили трос. На нем-то и начали по одному переправлять людей на берег по воздуху. Второй вертолет в это время корректировал действия первого.

Часть экипажа удалось снять таким образом, а остальные потом переправились на берег по устроенной руководившим спасательными работами Виктором Ивановичем Григорьевым «канатной дороге».

Все люди были спасены. А полузатопленный «Иней» остался своего рода памятником гидрографам.

И еще осталась карта. Та самая, на которой проложен сейчас маршрут «Сибири» и «Капитана Мышевского».

...Эту историю рассказал мне один из гидрографов нашей высокоширотной экспедиции Владимир Васильевич Владимиров и показал в бинокль останки «Инея»— черточки мачт на фоне скалистых берегов острова Вилькицкого. Десять лет назад Владимиров тоже переправлялся по канату на берег в ту штормовую ночь.

Такое, конечно, не забывается. И злосчастный риф, на который напоролось судно, мог тогда не только пробить обшивку. На нем вполне могли разлететься в клочья энтузиазм, романтика, стремление работать на Крайнем Севере.

Но тем и прекрасна Арктика, что, как бы ты ни проклинал все ее трудности и опасности, как бы ни зарекался сюда никогда не возвращаться, она все равно поманит, позовет. Не окладами, не полярными надбавками, не длинными отпусками, а чем-то более сильным, что, пожалуй, никому еще не удалось сформулировать. Слишком много значат и многого стоят эти слова — «работать в Арктике».

В знаменитой «Ледовой книге» Юхана Смуула есть родившиеся за шесть веков до нашей эры слова: «Лю-

ди бывают трех родов: те, кто живы, те, кто мертвы, и те, кто плавают в море». Я бы добавил к этой, прямо скажем, несколько мрачноватой классификации еще одну категорию: тех, кто трудится за Полярным кругом, независимо от того, плавают они или ходят, ездят или летают.

Владимир Васильевич после случая с «Инеем» исплавал, исходил, объездил и облетал Арктику вдоль и поперек. Но только в нашем рейсе впервые за последнее десятилетие встретился с одним из тех, кто на ледоколе ходил спасать команду «Инея», — Евгением Федоровичем Даниловым.

За эти годы Данилов «изменил» традиционной гидрографии, одним из первых начав осваивать самые современные навигационные системы; стал кандидатом технических наук. Сейчас готовит смену, учит молодых.

Таких, как Сергей Самоненко, недавний выпускник Ленинградского высшего инженерного морского училища, секретарь комсомольской организации Гидрографического предприятия Минморфлота, побывавший, несмотря на молодость, уже не в одной гидрографической экспедиции. Впрочем, с ним вы уже знакомы...

Севернее — только полюс

Заканчивается 31 мая — день, когда караван удачно обошел злополучную мель. Вот уже стрелки часов начали отсчитывать первые минуты первого дня лета. Однако проплывающие справа берега Северной Земли вполне оправдывают свое название — сплошные льды, густо присыпанные, словно сахарной пудрой, ослепительно белым снегом, не то что о лете, но и о весне-то не напоминают.

На мостике, несмотря на поздний час, оживленно. Все ждут момента, когда караван войдет в море Лаптевых — третье на нашем пути.

И вот судовая трансляция разносит взволнованный голос начальника экспедиции:

— Дорогие товарищи! В ноль часов пятьдесят минут первого июня наш караван достиг самой северной точки путешествия с координатами: 81 градус 19,3 минуты северной широты, 95 градусов 40 минут восточной долготы. Одновременно пройдена граница между Кар-

ским морем и морем Лаптевых. Рейс проходит успешно. Опережаем расчетный график примерно на сутки. Достигнуто это благодаря вашему упорному труду...

Волнение в голосе Майнагашева вполне понятно. Более двух десятилетий назад легендарный ледорез «Литке» в поисках не менее легендарной «Земли Джиллиса» пробился к северу до широты 83°21′ Хоть и был уже тогда готов флаг, который собирались водрузить на этом острове, но на месте долгожданной суши, кроме глубины в два с половиной километра, ничего не обнаружили, — история не новая, вспомните хотя бы «Землю Санникова». А рекорд высокоширотного активного плавания остался и просуществовал 22 года — до тех пор, пока его не побила в 1977 году «Арктика», шедшая к полюсу.

Среди подавляющего большинства членов экипажа «Литке», жаждавших стать «первооткрывателями», одним из самых активных был молодой старпом Бронислав Майнагашев. И вот теперь — «всего» два градуса до той, самой северной в его биографии, широты.

Последние суда проходили через траверз мыса Арктический 5 июня 1971 года — атомоход «Ленин» и ледокол «Владивосток», совершавшие рейс примерно по тому же маршруту, что и «Капитан Мышевский» под проводкой «Сибири». Дублером капитана на «Ленине» был тогда Владимир Константинович Кочетков, сейчас командующий «Сибирью». Так что и ему эти широты хорошо знакомы.

Однако первым мыс Арктический обошел летом 1932 года ледокольный пароход «Георгий Седов». Теперь своеобразный рекорд установил «Капитан Мышевский», став первым транспортным судном, побывавшим в таких высоких широтах в столь раннее время года. К северу от «Сибири» и «Капитана Мышевского» земли нет. Только льды до самого Северного полюса. Между прочим, до него «всего-навсего» около 390 миль — гораздо ближе, чем до ближайшего порта.

Корабелы

Природа словно решила отомстить людям, непрошенно вторгшимся в ее владения, и сразу же за мысом Арктическим обрушила на караван всю мощь своих

сил. Но чем внушительнее удары ледяных глыб, чем выше зубчатые стены торосов, пытающиеся преградить нам путь, тем довольнее на атомоходе два человека: Борис Ионов и Павел Николаев. Ведь они корабелы, занимаются исследованиями прочности корпуса «Сибири», и чем тяжелее льды, тем у них больше материала для анализа.

Их официальное место работы — лаборатория изучения ледовых качеств судов ордена Ленина Арктического и Антарктического научно-исследовательского института. А практически — вся Арктика (для Николаева еще и Антарктида — он в 1973 году зимовал на «Молодежной»).

Чуть ли не по полгода проводят они в Северном Ледовитом океане, кочуя с судна на судно, составляя для них ледовые паспорта — рекомендации по плаванию в различных ледовых условиях.

— А как смотрят на это ваши жены?

— Моя привыкла, — говорит Павел. — Правда, сынишку своего четырехлетнего в прошлом году впервые отвел в бассейн, и сейчас он уже вовсю плавает, а я еще этого не видел — все время в командировках.

— Ну а я свою ставлю в известность только в день отъезда, — отшучивается Ионов.

В первые дни рейса им пришлось облазить изнутри всю «Сибирь» и в самых ответственных местах установить тензометрические датчики — крохотные прямоугольнички, способные реагировать на ничтожную деформацию корпуса.

— Даже если просто не очень сильно надавить снаружи на борт рукой, — говорит Николаев, — на ленте самописца сразу же появится всплеск...

Уже известный нам один из руководителей рейса Юрий Федорович Кравцов как-то выдал отличный афоризм: «Чтобы добиться успеха в науке, надо, кроме высшего образования, иметь еще как минимум среднюю сообразительность». У этих ребят сообразительность явно выше средней. Достаточно было посмотреть, как они крепят свои датчики, тянут кабели, устанавливают аппаратуру. Ведь на корабле, даже на столь огромном, как «Сибирь», практически каждый квадратный сантиметр площади уже чем-то занят. А там, где места много, в кают-компании, например, или в жилых каю-

тах, тензометрические датчики, как вы сами понимаете, ставить ни к чему.

— Хочешь пощупать дно ледокола изнутри? — спросил у меня как-то Борис. — Заодно и посмотришь, в каких местах нам приходится «клепть» свои датчики.

— Конечно, хочу...

Сначала я пытался считать ступеньки, по которым мы спускались в самое чрево атомохода, но где-то на шестом десятке сбился и бросил. Потом шли какими-то лабиринтами коридоров, поднимались, опять спускались...

И вот Ионов жестом, каким обычно приглашают даму сесть, уступая ей место в троллейбусе, показывает на люк, в который, кажется, и голова-то с трудом пролезет. Павел в это время сует мне в руки фонарь.

Ничего не поделаешь, надо лезть — сам напросился. Под сочувственно-любопытными взглядами сгибаюсь в три погибели и втискиваюсь в лаз. Пока ползу, вспоминаю все, что читал или слышал о спелеологах, но ничего утешительного на ум не приходит.

Луч фонаря упирается в тупик. В пятне света — датчик, который несколько дней назад установили Ионов, Николаев и третий член их группы — старший инженер ААНИИ Анатолий Дубов.

Трогаю ладонью холодный сырой металл, по которому снаружи колошматят многотонные глыбы торосов. Здесь, в грохоте, напоминающем кузнечный цех, когда тебя от могучих льдов отделяют считанные сантиметры брони корпуса, особенно, пожалуй, ощущаешь и необузданную силу Арктики, и колоссальную мощь «Сибири»...

— А знаешь, сколько мы таких датчиков установили на ледоколе? — вопросом встречает меня после «испытания на прочность» Николаев. И сам отвечает: — Около трех десятков. Здесь еще ничего. А вот на «Мышевском» приходилось по отвесному борту ползать, используя альпинистское снаряжение. Причем не просто взбираться, но еще и работать в подвешенном состоянии...

Очень тепло отзывался о своих ребятах руководитель группы Дмитрий Дмитриевич Максутов, кандидат технических наук, участник пяти антарктических экспедиций, уже много лет возглавляющий их лабораторию. Рассказывал о будущей диссертации Ионова, о золотых

руках Николаева, о том, как испытывали они в свое время двадцать с лишним моделей «Арктики» в уникальном ледовом бассейне, выбирая наиболее подходящую форму корпуса, о том, что Ионов и Николаев ходили год назад к полюсу, оба удостоены правительственных наград, стали Почетными полярниками...

И открывая для себя все новые и новые черты в этих людях, я, кажется, уловил главное. Часто, говоря о любви и долге, мы противопоставляем эти понятия. В их характерах они слиты воедино, что и определяет дела и поступки кораблелов, место работы которых — весь Северный Ледовитый океан.

Да, чуть не забыл маленькую «информацию к размышлению». Нередко считают, что нынешняя молодежь по сравнению с предыдущими поколениями гораздо дольше приобретает знания, умение, опыт и гораздо позже начинает отдавать обществу накопленное. Во время высокоширотного рейса комсомольцу Павлу Николаеву было 28 лет, а комсомольцу Борису Ионову и того меньше — 25...

В море Лаптевых

Северо-западный угол моря Лаптевых, уже третьего по счету моря на нашем пути, — не самое уютное место Северного Ледовитого океана. А тут еще туман — будто гигантским абажуром, накрыт караван серой пеленой. Мир сузился до тонюсенькой серебристой полоски света на горизонте — там лед.

На мостике «Сибири», кроме вахтенных, капитан, начальник экспедиции, его заместители, летчики... Семнадцать пар глаз пытаются отыскать хоть малейшее темное пятнышко на неумолимо приближающемся ледяном барьере.

— Слепые мы сейчас, как котята, — не отрываясь от бинокля, замечает капитан В. Кочетков.

Действительно, вертолет в такую погоду не поднимешь.

— Да и видно сверху сейчас хуже, чем из рубки, — словно оправдываясь, говорит гидролог Руслан Борисов.

Не обращая ни малейшего внимания на атомоход, наш курс пересекает здоровенный морж. Ныряет, появ-

ляется вновь, отфыркивается, выдувая струи воды. Хорошо ему: ни глубины, ни туман, ни ледяные поля — все это его не волнует.

А вот еще один. У того другие заботы: цепляясь огромными клыками, он пытается взобраться на льдину, соскальзывает, плюхается в воду, опять карабкается...

В другое время можно было бы полюбоваться клыкастыми красавцами, но сейчас не до этого. Надо искать хотя бы тоненькую ниточку трещины. А там уж разматывать весь клубок.

— Влево будем уходить, — показывает на едва заметное темное пятнышко начальник экспедиции Майнагашев. И поясняет: — Водяное небо.

— Давай-ка, Вася, влево, — спокойно говорит рулевому дублер капитана (удивительно: вот уже в который раз как его вахта — так трудный участок). — Обойдем поля — и вон на ту водичку держи. А там дальше начнем искать. В стену лезть не будем. Должен быть проход.

Все теснее обступают караван гряды торосов. Считанные метры между бортами и зазубренными стенами льда, кажется: еще чуть-чуть — и сможешь до них дотянуться, ощутить стальной холод бастионов, которые Арктика воздвигла на пути каравана. Трещина, по которой «Сибирь» ведет за собой «Капитана Мышевского», неумолимо сужается. Вот поле сплошного льда уже вплотную подошло к припаю, сомкнулось с ним, образовав мощную перемычку.

— Будем разбивать, — решает Красовский и предупреждает рулевого: — Смотри, чтобы не сбросило. Чуть левее пойдешь и в край поля ударишь, — а потом берет микрофон и, вызвав дизель-электроход, начинает рассказывать нашему «ведомому», что к чему, чтобы там не волновались.

Голубые, изумрудно-зеленые, фиолетовые и еще бог знает каких оттенков ледяные горы подминает под себя атомоход и выбрасывает за кормой уже в виде искрящихся в солнечных лучах расколотых, отфрезерованных винтами, искрошенных глыб. Но любоваться некогда.

Бронислав Семенович Майнагашев, проходя мимо дублера капитана, как бы между прочим подсказывает:

— Подтягивай, подтягивай «Мышевского», а то канал зажмет, тогда покрутимся...

Стоим, ждем транспорт. Он медленно приближается, упрямо расталкивая форштевнем обломки, некоторые из которых весят не один десяток тонн. А впереди — новые зловещие гряды торосов.

— Надо колошматить, — задумчиво сам себе говорит Красовский и берет в руки микрофон: — «Мышевский»! Ну я пошел потихоньку вперед.

— Хорошо, — отвечает дублер капитана дизель-электрохода А. Калван. — Мы остальное раздавим сами.

«Сибирь», как по снежной целине, ползет по бескрайнему белому полю. Нас окружают ледяные холмы, острые пики, вздыбленные торосы, которым даже по пятибалльной шкале можно было бы поставить минимум шесть баллов. Странное и, прямо скажем, жутковатое зрелище открывается с мостика: кажется, что летишь над поверхностью какой-то другой планеты.

«Мышевский», уткнувшись в проделанную «Сибирью» зарубку, ждет, чем закончится поединок атомохода со льдами, ждут все на его борту.

Скрылся из виду транспорт за окружившими его со всех сторон ледяными горами. Лишь верх надстройки да мачты, освещенные уже много дней холодно взирающим на поединок Человека и Арктики солнцем, — вот и все, что видно с «Сибири».

Атомоход в одиночку устремляется на барьер торосов. Удар — и приходится отступать назад.

Стоим. Из ЦПУ докладывают, что готовы увеличить мощность.

Томительно тянутся минуты.

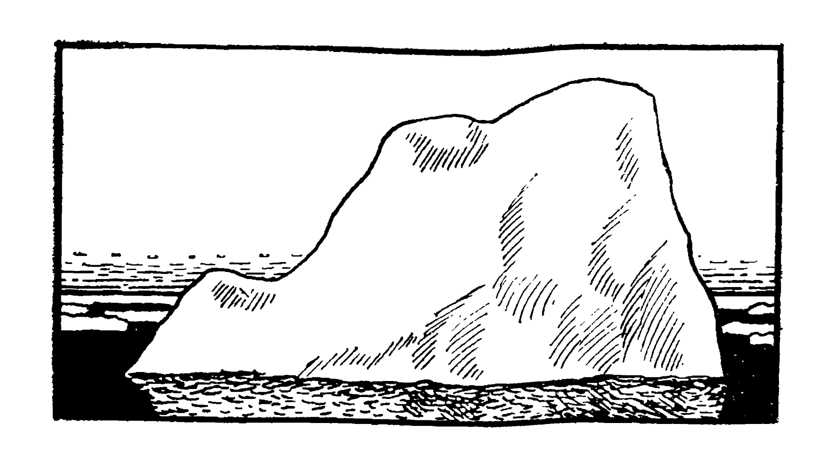
— 100 процентов, — звучит из динамика голос вахтенного механика.

И снова стальная громада «Сибири» упрямо несется в атаку на перемычку.

— Треснула! — восклицает дублер капитана.

— Ну все, я вас поздравляю! — говорит Майнагашев Кочеткову.

— Да нет, поздравлять, пожалуй, еще рано, — отвечает тот.



Капкан

И впрямь. Перед нами — очередной капкан, поставленный Арктикой на пути каравана.

Слева по курсу над ледяным полем возвышается ослепительно сверкающая в лучах выглянувшего солнца изумрудно-белая пирамида айсберга: метров 25 над поверхностью да под водой минимум 50—70. За ним, кабельтовых в полутора, расширяясь, уходит вдаль полоса чистой воды. Мы вышли к ней точно. Остался «пустяк»— проскочить мимо айсберга по трещине шириной всего метров десять.

— Подходите ближе, — командует вахтенный «Мышевскому», — иначе можно попасть в такую ловушку, что не выберемся.

— Подождем, а то канал зажмет, — решает Кочетков. — А потом оттянемся и ударим.

«Сибирь» стоит, как в тисках, принимая на себя давление многих сотен тонн сжимающих ее ледяных полей.

Медленно приближается дизель-электроход. И так же медленно, но неумолимо сходятся кромки льда, закрывая и без того узкий проход.

Пора! Атомоход отходит, как бы собираясь с силами, и на полной мощности начинает таранить перемычку. Обратной дороги у нас нет...

Свыше полутора часов потребовалось «Сибири», чтобы пробиться на чистую воду. И вот айсберг остается за

кормой. Теперь можно и полюбоваться жемчугом, серебром и хрусталем его переливающихся на солнце граней, расслабиться.

— С таких айсбергов любят кататься медведи. Заберется, сядет и съезжает вниз, — говорит Майнагашев. А потом, не в силах оторваться от только что происходивших событий, добавляет: — Крутились около этого айсберга, как лиса, которая видит капкан и все же хочет утащить из него кусочек мяса...

Мы этот лакомый кусочек сумели утащить — идем по чистой воде. Правда, полынья ведет нас не на восток, а к югу, вдоль побережья Северной Земли.

— Но в этом и заключается наша стратегия, — продолжает Бронислав Семенович. — Идя, скажем, из Ленинграда в Лондон, судоводитель не имеет права отклоняться от маршрута. А в Арктике наоборот: не имеет права следовать заранее намеченным курсом, если этому мешает ледовая обстановка. Потому мы и уходим из высоких широт. Главное — искать оптимальный путь. Ну а не найдем — пойдем в лоб...

За 125-м меридианом

Выбирая оптимальный путь, караван ушел из высоких широт. Спустившись к югу вдоль Северной Земли, «Сибирь» и «Капитан Мышевский» повернули от островов Петра на восток.

Но Арктика и здесь остается Арктикой. Утром 3 июня, например, за вахту прошли всего 3 мили — меньше мили в час. В кают-компании в дополнение к тарелкам с луком, обязательному атрибуту высокоширотных плаваний, появился еще один — мокрые скатерти, чтобы не сползала посуда во время тряски и кренов.

В тот же день в вахтенном журнале была сделана запись: «Пересекли 125-й градус восточной долготы, вошли в Восточный район Советской Арктики». Позади свыше 2240 миль, из них почти 1700 — во льдах. За кормой остались шесть часовых поясов (кстати, участники экспедиции весь рейс живут по московскому времени).

С Ил-14, ведущего ледовую разведку, на ледокол сброшен вымпел с очередной картой ледовой обстанов-

ки. В нижнем углу — рисунок: «Сибирь», ломающая льды, и надпись — «Счастливого плавания в Восточном районе Арктики!».

На «Капитане Мышевском» — праздник. Радиостанция дизель-электрохода впервые приняла и разнесла по судовой трансляции голос родного (это порт его приписки) Владивостока. Тут же отправили землякам радиограмму: «...Экипаж «Капитана Мышевского» с полным основанием чувствует себя уже в родных водах».

Осталась за кормой наша очередная «контрольная точка» — мыс Анисий. Здесь в 1811 году Яков Санников записал в журнал: «...видел землю». Эта земля, названная именем якутского промышленника, более ста лет волновала умы исследователей, пока не было доказано, что ее не существует.

И вот, наконец, Восточно-Сибирское море, предпоследнее на пути каравана.

Встреча с паковыми льдами

Фотоаппарат, спокойно лежавший до этого на столе каюты, вдруг поехал к краю и грохнулся на пол. Палуба под ногами дрогнула и начала крениться влево.

С соседом по каюте в мгновение ока выскакиваем на палубу и видим над головой блестящие пики ледяных гор и медленно выползающую из-под борта очень красивую, переливающуюся всеми цветами радуги гигантскую льдину. Край ее нависает над самой палубой.

«Сибирь», кренясь все больше, со скрежетом ползет куда-то вверх. Чтобы не упасть, приходится держаться. Со стороны левого борта до гряды торосов остается пять метров... Три... Два...

Шевельнулось что-то под ложечкой — так, словно впервые предстоит прыгнуть в воду с десятиметровой вышки. А ледокол, застыв на секунду, словно раздумывая, что делать дальше, начинает потихоньку соскальзывать вниз, возвращаясь в горизонтальное положение.

У кают-компании обмениваются впечатлениями: из бассейна вытекла вся вода и затопила спортзал, в клубе еле успели подхватить падающий телевизор, в столовой придется распаковывать новый комплект посуды — от старого практически ничего не осталось...

Старший электрик А. Гибра сокрушается:

— Полгода цветы растил. А тут почти все горшки раскололись. Я их хватаю и вдруг вижу — льдина ползет прямо в раскрытый иллюминатор. Пришлось бросить цветы и выталкивать ее обратно. А самое обидное — я эти цветы в полярную ночь сохранил, когда на Ямал ходили. И вот...

Виноват во всем канадский пак, или, как называют его моряки, просто «канадец». Это лед, сформировавшийся у берегов Канадского арктического архипелага и в течение многих лет дрейфующий в Восточном районе Арктики под влиянием течений и антициклона по замкнутому курсу по часовой стрелке, то поднимаясь к полюсу, то вновь опускаясь к нашим берегам. С каждым циклом зимнего нарастания снизу и летнего стаивания сверху морской лед становится все более пресным, приобретает мелкозернистую монолитную структуру и характерный голубой цвет (его, кстати, так и отличают от «сибиряка» — многолетнего льда сибирского происхождения, имеющего зеленоватый оттенок).

А самое неприятное для моряков, что «канадец» с каждым годом своей жизни делается все толще, достигая 3—4 метров, и все прочнее. Представляете, во что превращаются эти монолитные, практически не имеющие трещин, обкатанные ледяные поля за 20—30 лет своего существования (именно столько может сохранить их круговой дрейф в Канадско-Аляскинском секторе Арктического бассейна).

Конечно, «Сибирь» вряд ли столкнулась со столь многолетним «канадцем». Но даже если он просуществовал лет десять — нам того вполне хватило.

Кстати, эта первая в рейсе встреча с паком для «Сибири» первая вообще.

На мостике выясняются подробности. Крен составил 20 градусов — прекрасная проверка остойчивости ледокола. В принципе он рассчитан и на больший крен. Но это в открытом море. А тут наскочили в сплошном «канадце» на стамуху — громадную льдину, намертво севшую на мель.

— Впервые вижу такое за все годы работы в Арктике, — говорит дублер капитана В. Красовский.

Начинается сжатие. На глазах огромное поле наползает на припай, ломается с треском. Льды крошатся выше палубы, засыпая ее обломками.

Вспоминается Нансен: «Такое столкновение льда

представляет неоспоримо изумительное зрелище. Чувствуешь себя в присутствии титанических сил, и легко понять, почему оно так влияет на робкие души, заставляя их думать, что ничто не может устоять перед ним; когда давление льда начинается не на шутку, то кажется, будто на всей земной поверхности не осталось места не потрясенным. Сначала вы слышите громоподобный гул, точно от отдаленного землетрясения в великой ледяной пустыне; потом гремит с разных сторон; грохот подходит все ближе и ближе; спокойный до сих пор мир льдов вторит грозным эхом; пробудившиеся исполины природы готовятся к бою. Льдины трещат со всех сторон вокруг вас и начинают громоздиться друг на друга... Глыбы в 3—4—5 метров высоты дробятся и взлетают одна на другую, как перышки... Вокруг вас сплошной вой и грохот, точно от огромного водопада, выстрел за выстрелом».

Очень похоже, хоть и написано около 85 лет назад.

Начальник экспедиции вызывает по радио капитана транспорта:

— Ну вот, Тимофей Федорович, мы и подошли к паку. Я решил с вами посоветоваться.

— Начинается настоящая работа, — раздается в ответ спокойный голос Кривохижина. — Пусть вертолет посмотрит, и надо, я думаю, пробиваться...

«Мышевский» останавливается, уткнувшись в припай, а атомоход бросается в атаку на перемычку. И отступает, оставляя на многолетнем слое льда лишь неглубокую вмятину от форштевня... Еще удар — и опять назад ни с чем... И еще... И еще...

Более трех часов продолжалась схватка со льдом. А в 21 час 40 минут 5 июня в вахтенном журнале появилась запись: «Вошли в припай. Остановились в ожидании улучшения ледовой обстановки».

Вот он, «канадец»: первый раз на всем пути (и, добавим, последний) Арктике удалось сдержать натиск «Сибири».

Природа может быть довольна — она все-таки преподнесла неприятный «подарок» Брониславу Семеновичу Майнагашеву, которому в этот день исполнилось 52 года...

«Вальс» над Айонским массивом

Встретившись 5 июня с тяжелейшими многолетними льдами Айонского массива, караван остановился в ожидании улучшения ледовой обстановки. Произошло это в 80 милях северо-восточнее острова Новая Сибирь.

Ждать — всегда довольно неприятно. Но в данном случае — вполне оправданно. Сплошные паковые поля поджаты к припаю. Туман — вертолет не поднимешь. А идти вперед, не зная, что впереди, рискованно.

Но вот туман начал рассеиваться. И сразу же на корме «Сибири» зажужжала, засвистела турбина вертолета. Чуть приподнялся похожий на стрекозиный хвост, на секунду зависли над страховочной сеткой колеса — и Ми-2 резко, с креном рванулся в сторону и вверх.

— Покумейко полетел, — глядя в иллюминатор, говорит стоящий здесь же, в ходовой рубке, оператор Свердловской киностудии Александр Трифонов. Мы все давно уже научились, что называется, «по почерку» угадывать, кто из пилотов улетает на разведку

...Да, лихой взлет вертолета Виталия Покумейко не спутаешь ни с каким другим. Но это только на первый взгляд лихость. А на самом деле — тонкий расчет, чутье, полное слияние с машиной, которая послушна малейшему движению ручки управления или педалей.

Словом — почерк мастера.

Правда, такой взлет, как бы это помягче выразиться, — не совсем по инструкции.

— Но ведь инструкции-то тоже люди пишут, — сказал однажды Покумейко, — причем всех нюансов в них, конечно, не предусмотришь. А я когда только начал работать на ледоколах — еще на «Мурманске» и «Киеве» — сразу понял, что вертеться над этим пятачком на корме, между леерами, да еще если транспорт «на усах» — совсем ни к чему. Хвостовой винт у меня както сантиметрах в пятнадцати прошел от этих железяк. С тех пор чуть поднимусь, чувствую, что подушка воздушная держит — и сразу в сторону с небольшой просадкой...

Сейчас он может на вертолете практически все.

— Даже вальс станцевать, — смеется Виталий. — Если, конечно, нужно для дела.

Здесь, над Айонским массивом, ему пришлось «танцевать» не только «вальс». Он уверенно выделывал в воздухе такие «па», которые вызывали в памяти намного более современные ритмы.

Я не раз поднимался в воздух с нашими летающими лоцманами. И когда уже стал чувствовать себя если не полноправным членом их мини-экипажа, то во всяком случае не сторонним наблюдателем, поймал себя на одной интересной мысли. Когда летишь с Виталием Холодняком, не замечаешь ни вертолета, ни летчика — настолько филигранна у него техника пилотирования. Когда же левое кресло Ми-2 занимает другой Виталий — Покумейко — видишь обратную сторону медали. Правда, медали одной и той же, которой, если бы она существовала, стоило отметить высшее мастерство обоих наших пилотов.

С Покумейко никогда не забываешь, что летишь на вертолете: все виражи, горки и прочие эволюции машина всегда выполняет неожиданно, чуть раньше, чем к этому подготовишься. И Ми-2, и Виталий, кажется, весьма довольны друг другом: вверх, вниз, вправо, влево, вперед, назад — куда хотите, в любой плоскости. Пилот — не часть вертолета, а оба они — единое целое. Кажется, что для Покумейко летать так же естественно, как ходить, бежать, есть. Управляя вертолетом, он чувствует себя, как рыба в воде, или, если воспользоваться сравнением поближе к его профессии, как птица в воздухе. Не раз и не два в полете засматривался я на его работу, забывая о том, что собирался следить за льдами или сделать эффектный снимок атомохода.

А ведь нынешняя навигация для Покумейко — всего лишь пятая. В семьдесят четвертом Виталий впервые поднялся в воздух с палубы. Возвращаясь, лишь с третьего захода нашел ледокол. Когда сел — рубашку хоть выжимай. А сейчас он знает льды не хуже гидролога.

И теперь если надо лететь в туман — Покумейко готов, нужно подсесть на льдину — пожалуйста. А когда заходит на посадку и с ледокола спрашивают по радио: «Может, скорость сбавить?» — он отвечает: «Ладно уж, идите, как раньше...

В нынешнем рейсе Виталий разменял уже четвертую тысячу часов в воздухе, в четвертый раз подряд отме-

тил в Арктике свой день рождения. Даже фильм о первой Ямальской операции, в которой ему довелось участвовать, не сумел посмотреть в кино, как все, — некогда. Родители (они живут под Москвой, в Чехове) случайно увидели сына на экране — письмо прислали.

— В 17—20 лет все это — романтика, — считает Покумейко. — А сейчас — моя работа, профессия, без которой себя не мыслю. Иногда бывают такие условия, что можно бы и отказаться. Но я же летчик, я должен летать...

И потому, когда он уходит в отпуск (а отпуска у полярников длинные), товарищи знают: пройдет месяц, максимум полтора — и Виталий появится на аэродроме и вновь уйдет на своем Ми-2 в небо того самого Заполярья, которое в годы Великой Отечественной войны защищал его отец...

Как-то после сложнейшего полета, где пришлось нарушить, кажется, сразу все инструкции, где от экипажа потребовались действия на крайнем пределе возможностей, гидролог на обычный первый послеполетный вопрос «Ну как?» ответил: «Все, ребята, больше с ним не полечу...» Сказано это было, конечно, не всерьез. И летали они потом вместе немало. И все же...

Я бы с удовольствием еще поднялся в воздух с Виталием. Хотя и не могу толком объяснить, что же все-таки хорошего в таком полете. Видимо, не зря говорят, что любовь — это то, что порой не может понять самая большая голова и легко понимает даже самое маленькое сердце.

— Не жалеешь, что выбрал такую беспокойную профессию? — спросил я однажды у Покумейко.

— Счастливый я, — просто ответил он.

Комментарии здесь излишни. Ни сам Виталий, ни его профессия не нуждаются в комплиментах.

Да и времени уже нет: издалека слышен стрекот нашего вертолета — он возвращается с ледовой разведки. А минут через пять Покумейко появляется на мостике, закуривает. Вспыхнувший огонек спички высвечивает в полумраке его резко очерченный подбородок, чуть свисающие по краям рта светлые усы, прищуренные глаза.

— Видимость паршивая, метров тридцать всего. Такие «камыши»... — качает головой Виталий.

Следом гидролог уже несет карту. На ней тоже ничего утешительного.

И все же решено попробовать расшевелить стык ледовых полей. В два часа ночи шестого июня атомоход с нескольких ударов («елочкой», как говорят ледокольщики) пытался пробить перемычку. Но безуспешно.

Утром над «Сибирью» пролетел серебристо-красный Ил-14 и сбросил очередной вымпел с картой ледовой обстановки. На ней надпись: «За перемычкой прогалина начала развиваться на всем протяжении до Берингова пролива». А внизу — шутливые стихи:

Вас подкузьмила перемычка,
Чтоб не терять ко льдам привычку.
Природа вам благоволит,
У вас великолепный вид.

В том, что природа нам «благоволит», мы убедились только во второй половине дня. Сжатие кончилось, словно его и не было.

И опять затрещал ломаемый атомоходом пак, разлетелись вспугнутые грохотом чайки.

Снова — вперед! Ведь простояли около 20 часов.

«Капитан Мышевский» не отстает. Из динамика на мостике ледокола раздается повеселевший голос дублера капитана дизель-электрохода А. Калвана:

— Идем за вами! И так до самого Сердца-Камня!

— Не унывают, до дома — рукой подать, — смеется главный инженер-механик атомохода Александр Калинович Следзюк.

(Маленькая справка для тех, кто не бывал в Арктике: у мыса Сердце-Камень в Чукотском море кончаются льды. Дальше «Капитан Мышевский» пойдет в Магадан самостоятельно.)

«16.50. Продолжаем проводку судна...» — записывает в журнал вахтенный штурман.

А я спускаюсь с мостика вместе с Александром Калиновичем. Каюсь — напросился в нему в гости. Хоть и встречались с ним за время рейса не раз, подолгу разговаривали, но, честно говоря, все больше о технике да о науке шли наши беседы. А в тот вечер показалось вдруг, что сумею разговорить этого поистине легендарного человека.

И не ошибся...

«Все остается людям»

На стене каюты главного инженера-механика — три портрета. Слева — Нильс Бор, один из отцов ядерной физики, оставшийся символом добросовестного, честного и чистого служения науке. Справа — Курчатов, давший атомную энергию нашей стране, сказавший на сессии Верховного Совета СССР незадолго до своей смерти: «Я счастлив, что родился в России и посвятил свою жизнь атомной науке великой Страны Советов. Я глубоко верю и твердо знаю, что наш народ, наше правительство только благу человечества отдадут достижения этой науки». В центре — Ломоносов, который еще в XVIII веке, предвидя значение морского пути вдоль «фасада России», написал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным Ледовитым океаном» (последнюю часть фразы обычно почему-то опускают, а она ничуть не менее важна, чем первая).

Путь Следзюка к этой каюте с портретами был долгим, нелегким и не всегда безопасным.

Начался он более полувека назад, когда четырнадцатилетний одесский пацан начал работать кочегаром на пароходе. В 1934 году поступил в Одесский морской техникум. Существовал тогда хороший порядок: прежде чем начать учиться, поплавай, докажи, что получится из тебя моряк. Александр уходил в море с удовольствием, даже отпуск иногда прихватывал, опаздывал к началу занятий.

Еще учась на четвертом курсе, стал механиком.

А в самый разгар Великой Отечественной, в августе сорок второго, после года под бомбежками и обстрелами на «Каменец-Подольске», назначили его «дедом» (так на флоте издавна зовут старших механиков) на «Курск». Наверное, и по тем, и по нынешним временам Следзюк был одним из самых молодых стармехов — едва 23 года исполнилось ему тогда.

— Легко не было ни дня, — вспоминает Александр Калинович. — Не помню, чтобы была хоть одна свободная минута...

Того, что пришлось испытать Александру Калиновичу в войну, иному хватило бы на всю жизнь. Особенно доставалось, когда «Курск» доставлял войска, боеприпасы, продовольствие для героически сражающихся на

Малой земле воинов 18-й армии, с которыми моряков связывала большая дружба.

Как-то выскочил Следзюк на палубу из каюты, услыхав по радио сообщение Совинформбюро о том, что нашими войсками оставлен Армавир. Подбежал к репродуктору, слушал, не обращая внимания на воздушный налет, — ведь там, в Армавире, осталась его семья.

Вернулся в каюту — а здесь все разворочено взрывом, в переборке зияет громадная дыра. Даже кровать выбросило за борт.

Хорошо, что не в открытом море. Пробоину залатали быстро. А по пути в Туапсе — опять налет. Девять самолетов врага на одно транспортное судно! Фугасы падали сверху один за другим, но, к счастью, рвались рядом с пароходом.

Растаял вдали гул моторов. И вновь лишь ровная гладь моря да чистое небо вокруг. Только едкий запах тола и гул в ушах от разрывов напоминают о бомбежке.

Часа через полтора зловещие тени бомбардировщиков опять закрыли солнце. В этот раз на «Курск» посыпались осколочные бомбы. Это было похуже.

В нескольких местах пробило паропровод вдоль правого борта. Судно, груженное боеприпасами, остановилось. Свистели и рвались бомбы. Бурлила и шипела вода. Испуганно ржали лошади в трюмах.

В машинном отделении, куда ринулась вся машинная команда во главе со старшим механиком, — как в бане: печет, дышать нечем, в клубах пара ничего не видно. Обжигаясь, голыми руками ставили хомуты на пробитый раскаленный паропровод, оставляя на нем куски кожи На несколько минут по очереди выбегали на палубу отдышаться — и вновь в пекло.

Когда к пароходу подошли две канонерские лодки и буксир, помощь была уже не нужна. Машина дала ход.

Сколько их было, таких эпизодов? Десятки, сотни?..

Из них складывались дни, а из дней — жизнь. Именно о жизни думали они в те годы, идя на смерть, рискуя ради других своими собственными жизнями. И потому машинная команда знала, что если Следзюк вбегал в машинное отделение и командовал: «Вылетайте отсюда!» — значит, начинался очередной налет. А сам стармех оставался в машине вдвоем с вахтенным, пре-

красно понимая, что произойдет в случае прямого попадания, и не желая рисковать подчиненными.

После войны были дальние плавания по мирным морям. Экватор, Индия...

— Я ведь моряк тропический, в ледокольщики случайно попал, — говорит Александр Калинович.

Произошло это два десятилетия назад. Он был тогда начальником техотдела в Черноморском пароходстве. Пришла радиограмма из министерства: необходимо выделить пять человек с такими-то и такими-то данными. Четверых нашли быстро. А вот пятого... Обязательно нужен был турбинист, а их так же немного, как и турбоходов.

— Давайте Следзюка пошлем, — предложил кто-то из руководителей. — По всем параметрам кандидатура подходящая...

Думали, что посылают ненадолго, на приемку новых судов. А оказалось — навсегда. И не на приемку новых судов, а на строительство первого в мире атомного ледокола «Ленин».

С этого момента начинается путь Следзюка-ученого. Путь, сделавший его кандидатом наук, одним из крупнейших специалистов по строительству атомных судов.

И я позволю себе не согласиться с Александром Калиновичем, считающим это делом случая. Жизнь, к счастью, устроена так, что в ней случается только то, что должно случиться. И именно с теми людьми, с которыми и происходит. К счастью — потому что очень трудно представить на месте Следзюка другого человека.

Как и в годы войны, не было ни одной свободной минуты. Иногда приходилось убеждать, доказывать то, что для самого Александра Калиновича было очевидным. Да и понятно: они были первыми, идущими по никем еще не проторенному пути, и прогресс рассматривали не просто как новое, а обязательно как лучшее новое. Это служило главным критерием оценки рождавшихся в муках и спорах идей.

15 сентября 1959 года — вышедший в свой первый рейс атомоход «Ленин» открыл новую эру в арктическом мореплавании. Конец девятой пятилетки — спущена на воду «Арктика», впервые в истории достигшая в 1977 году Северного полюса. Десятая пятилетка — началась эксплуатация «Сибири», также впервые в

столь ранние сроки прокладывающей сейчас высокоширотную трассу для «Капитана Мышевского».

Ко всему этому Следзюк лично причастен. Одно из доказательств того — Золотая Звезда Героя Социалистического Труда на его груди.

За годы истории нашего атомного судостроения немало воды утекло. Менялись концепции, совершенствовались атомоходы, новые идеи воплощались в жизнь. Но одно оставалось в Следзюке неизменным — его нравственные убеждения, цель, к которой он стремился. И все такой же активной оставалась его жизненная позиция.

Говорят, что лицо — зеркало души. Об Александре Калиновиче я бы сказал иначе: зеркало его души — улыбка. Обаятельная, искренняя, заразительная улыбка доброго, отзывчивого, по-хорошему чуть старомодного человека. А добрым, кстати, быть гораздо труднее, чем обыкновенным. Доброта — удел сильных духом.

...Случилось это давно, не в плавании, не во льдах. Надо было, понемногу вытаскивая краном стержни, которые, двигаясь внутри реактора, управляют его мощностью, осмотреть их.

Следзюк сам полез в реакторный отсек и оттуда начал командовать подъемом. Никто, конечно, не заставлял. Но есть у этого человека железное правило: руководитель должен знать и уметь все, что имеет отношение к его работе, иначе он невольно тормозит движение вперед.

Медленно ползет вверх стержень. «Стоп!» Все в норме. Еще чуть-чуть «вира» — и порядок...

Лишь нижнюю часть стержня, находящуюся в самой активной зоне реактора, решили не вытаскивать: опасно, слишком большой будет радиация. И вдруг...

Как сейчас перед глазами Александра Калиновича — выскочивший из отверстия, покачивающийся в воздухе конец стержня, испускающий во все стороны губительные для всего живого невидимые лучи.

Решали секунды. Что делать? Бежать? А потом что?

Следзюк, стоявший ближе всех к реактору, сделал то, что считал самым естественным. В сразу заполнившей отсек мертвой тишине он голыми руками схватил стержень, вставил в отверстие реактора и крикнул: «Опускай!..»

Медики, когда узнали о случившемся, ахнули. Стали расспрашивать, кто где стоял, сколько времени прошло, начали высчитывать полученные рентгены.

— Надо ложиться в больницу, — твердо сказали Александру Калиновичу.

— Да что вы, мне в рейс идти надо, — искренне возмутился тот.

И ушел. Язвы, появившиеся на руке через несколько дней, доставили немало беспокойства судовому врачу. Но все обошлось. Как поется в песне, «...удача — награда за смелость».

Не раз и не два приходилось мне задавать разным людям банальнейший вопрос о любимом кинофильме. Задавать вовсе не для того, чтобы писать об этом, а просто из любопытства. Спросил я о любимом кинофильме и у Следзюка.

В отличие от подавляющего большинства других — терявшихся, начинавших мучительно копаться в памяти, мысленно перебирать виденные в разные годы фильмы, словно боясь ошибиться, — Александр Калинович ответил мгновенно: «Все остается людям!..»

Запланированная остановка

Последняя остановка каравана. В последнем, пятом на его пути к востоку море — Чукотском. Остановка не вынужденная, а заранее запланированная — «для проведения профилактических работ», как записано в вахтенном журнале.

А проще говоря, надо все проверить, привести в порядок. Ведь почти три тысячи миль во льдах — не шутка. Особенно для «Капитана Мышевского», сейчас уткнувшегося чуть ли не в самую корму атомохода.

Слева, совсем близко, скалистый берег острова Колючин. Того самого, у которого зимовал Норденшельд. Здесь же полвека назад лишился гребного винта ледокольный пароход «Сибиряков» во время первого сквозного прохода Северным морским путем за одну навигацию.

Справа — лагуна с труднопроизносимым названием Пынгопильгын. В бинокль можно разглядеть на берегу десяток домиков чукотской деревушки. Название ее запомнить ненамного легче — Нотапэлман (кстати, это по-чукотски означает «Конец Земли»).

Сейчас здесь глубокая ночь. Но солнце, как и в течение всего пути, — над самым горизонтом. Рыжим пятном выглядывает оно из-под иссиня-черных туч, окрашивая их края каким-то фантастическим ореолом. Вздыбленные, изумрудно-зеленым блеском отливающие в солнечных лучах торосы, грязный подтаявший лед — все застыло, как на картине. Лишь с вершины Колючина медленно сползает плотная пелена серого тумана, укрывая черные скалы от посторонних взоров.

Теперь можно и передохнуть, полюбоваться красотами Арктики, которую (уже можно сказать) прошли-таки кратчайшим путем. В такие минуты всем своим существом ощущаешь ту гармонию отношений человека и природы, которая, мне думается, утрачена едва ли не везде, кроме высоких широт.

На мостике «Сибири» замерли в крайнем нижнем положении три рукоятки управления двигателями (на каждую из них, между прочим, приходится по 25 тысяч лошадиных сил мощности ледокола). Дублер капитана Владимир Николаевич Красовский отходит от пульта и говорит с сожалением:

— Ну вот, рейс почти кончился, а я футбол так ни разу и не посмотрел.

Что поделаешь, если его вахты совпадали с временем трансляции через космос телерепортажей с чемпионата мира. Тут уж никакой спутник не поможет...

На корме медленно опускается за борт водолазная беседка. В ней сварщик Леонид Ващенко, которому предстоит поставить металлическую заплату на скулу дизель-электрохода. Заплата — будь здоров: метра два с половиной на полтора.

Затрещал, сверкая огоньком дуги, электрод. И сразу же застрекотали кинокамеры, защелкали затворы фотоаппаратов — вездесущие корреспонденты, кинооператоры тут как тут. Дай им волю — они с удовольствием залезли бы на крохотный пятачок водолазной беседки вместе со своей громоздкой аппаратурой.

На помощь осажденному Ващенко в одном костюме выскочил Следзюк. Слегка утихомирил журналистов, а потом полез к сварщику помогать («Меня-то не пустить некому»).

Давно уже разошлись корреспонденты, отправились перезаряжать кинокамеры операторы, а Леонид все варил и варил. Спокойно и уверенно делал свое дело, как

актер на сцене или гимнаст на помосте, совершенно обращая внимания ни на что вокруг.

Когда он закончил последний шов, прошло один... дать часов!..

Рано утром следующего дня я зашел в каюту Ващенко. Он лежал на диване и читал Овидия (кстати, у вас много знакомых сварщиков—любителей Овидия?). Увидел меня, взглянул на часы, отложил книгу:

— Ну что, пошли?

— Куда?

— Теперь на грот-мачту. Антенну одну подварить надо.

Пока мы ждали соседа Леонида по каюте — кинооператора Александра Трифонова, долго и безуспешно пытавшегося взять с собой сразу тяжеленную камеру, аккумулятор, запасную кассету и сменный объектив (нам он это доверить не решался) и одновременно рассказывавшего о том, что он с детства боится высоты,— я вспомнил знакомство с Ващенко.

Собственно, им я обязан Трифонову. Тогда мы занимались (правда, один по-любительски, а другой вполне профессионально) весьма интересным делом: снимали белого медведя, который подплыл почти к самому борту. И как нередко случается, у одного из нас заело пленку (думаю, понятно у кого). Саша, посмотрев на меня, как профессор на двоечника, сказал:

— У меня в каюте прямо на столе — мешок для перезарядки. Только учти, что на кровати за занавеской лежит хозяин каюты — отсыпается после работы. Так что ты тихо.

Я проделал все, как в немом кино. Плавно нажал на ручку двери, без малейшего скрипа отворил ее, на цыпочках прокрался к столу и... не нашел никакого мешка. Пришлось с величайшими предосторожностями выдвинуть ящик стола — опять ничего. «Ну что ж, — решил я, — придется посмотреть в ящике с аппаратурой». Вот, наконец, и он, похожий на нарукавник великана злосчастный мешок. На самом дне!

Не дыша, поворачиваюсь к двери, начинаю красться на цыпочках к выходу и —о ужас! — в щели неплотно задернутого полога кровати замечаю устремленный прямо на меня недоуменно-растерянный и даже слегка испуганный взгляд...

Могу только догадываться, что подумал обо мне Ващенко в те минуты. Но когда мы с Трифоновым карабкались за ним на грот-мачту, взгляд, которым окидывал нас время от времени Леонид, немногим отличался от его взгляда в день нашего знакомства. Трудно сказать, что удивляло Ващенко больше: что мы все-таки рискнули полезть, что ни один из нас еще не вернулся или что никто пока не свалился, не добравшись до цели.

Но вот вся троица без потерь расположилась на высоте пятиэтажного дома, надежно пристегнутая монтажными поясами. Весело засверкал огонек электросварки.

Для Леонида это обычная работа. Его своеобразный рекорд — 33 часа на 40-метровой высоте. («Тридцать три часа — это вместе с перекурами», — уточняет он, смеясь.) Приходилось сваривать трубопроводы в таких местах кораблей, что вынужден был брать с собой зеркальце — иначе даже шов не увидишь. Так было, например, когда строили первый советский супертанкер «Крым».

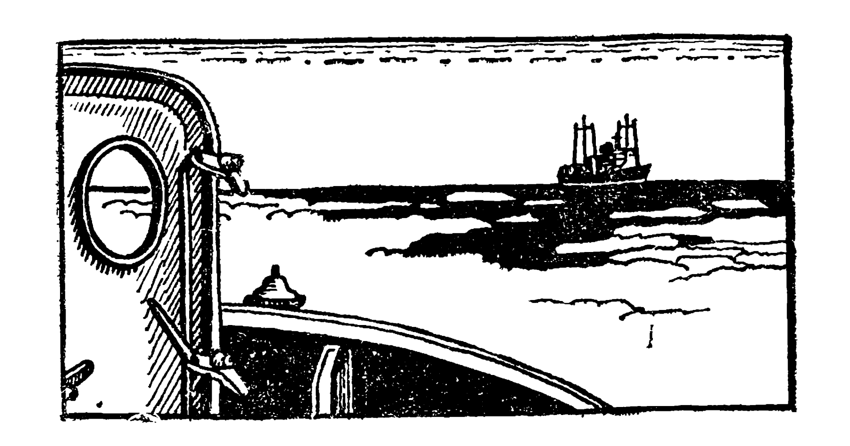
Раньше многих, еще в самом начале строительства, попал Ващенко на «Арктику». Учился тогда в техникуме, потому и уйти на ней в первое плавание не мог, хотя специалистов таких не то что на заводе, в стране — раз, два и обчелся.

Когда прощался с Александром Калиновичем Следзюком, сказал:

— Буду нужен — вызывайте...

И вот, когда создавалась «Сибирь», получил письмо от него и поехал на Балтийский завод. Первый рейс нашего третьего атомохода стал первым рейсом и для Леонида. В том рейсе, на Ямале, отпраздновал он свой первый день рождения в Арктике.

Сейчас — новый рейс, экспериментальный, высокоширотный. Здесь Ващенко еще раз убедился в крепости и надежности сваренных им стыков. Да и себя еще раз проверил на прочность.



До новых встреч, «Капитан Мышевский»!

...Закончены все работы. На ноль часов 13 июня назначен митинг.

Сдвинут к самому краю палубы наш трудяга Ми-2 — так, что изрядно закоптившийся во время рейса выхлопными газами хвост навис надо льдом. Вертолетная площадка заполняется народом.

Весело полощутся на ветерке флаги расцвечивания. Поперек надстройки атомохода — плакат: «Принимай, Родина, высокие широты Арктики!»

...Короткие интервью, смех, фотографии на память, радостные объятия...

Все стихает, когда сходятся вместе стрелки часов.

— Товарищи! — звучит в тишине голос начальника экспедиции Бронислава Семеновича Майнагашева. — Сегодня завершается первая часть экспериментального высокоширотного рейса. Караван в общей сложности прошел три с половиной тысячи миль, преодолев около 2800 из них сложными ледовыми маршрутами.

Безусловно, плавание наше не было легким. Но мы с вами уложились в сроки графика, и даже опередили его на трое суток...

Аплодисментами были встречены слова капитана дизель-электрохода «Капитан Мышевский» Тимофея Федоровича Кривохижина:

— Члены экипажа «Сибири»! Расставаясь с вами, мы не говорим: «Прощайте!» — а говорим: «До свидания!» До встречи на новых ледовых высокоширотных трассах Арктики, таких, как та, которую мы с вами проложили впервые в истории...

Раннее утро 13 июня. «Сибирь» выводит транспорт к кромке припая, и караван еще несколько часов движется к востоку. Льда вокруг с каждой милей все меньше, а воды — все больше.

На мостике — яблоку упасть негде. Кажется, еще чуть-чуть, и он просто-напросто рухнет.

Но даже капитан атомохода Владимир Константинович Кочетков, весь рейс свято оберегавший мостик от присутствия посторонних и порой не выбиравший особенно выражений, когда надо было шугануть особенно надоедливых «прикомандированных», — даже он словно не замечает в эти минуты нарушения святого морского порядка.

Майнагашев вызывает по радио капитана дизель-электрохода:

— Будем заканчивать работу с вами, Тимофей Федорович...

— Благодарю вас и весь ваш экипаж за отличную совместную работу, — говорит Кочетков. — Благополучного вам прихода в родной порт, крепкого здоровья и всего наилучшего... Время окончания проводки — 13 часов 30 минут.

— Спасибо большое. До свидания. До встречи...

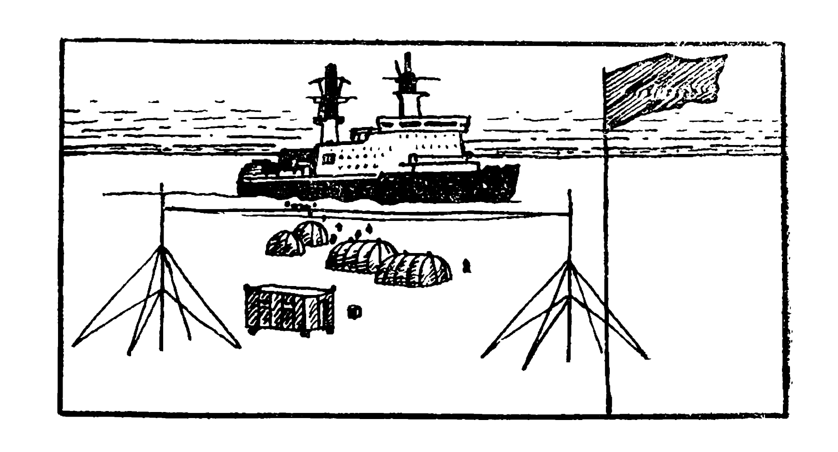
Все поглядывают на часы... Вот она, долгожданная точка. До Берингова пролива — рукой подать, всего миль семьдесят.

Трижды густо прогудела «Сибирь». Ей ответил погрустневший гудок «Мышевского». Развернувшийся ледокол и дизель-электроход проходят встречными курсами на расстоянии всего полкабельтова. Но мы еле-еле различаем друг друга — туман, какого, пожалуй, еще не было на всем пути.

Начальник экспедиции и капитан атомохода обнимаются. К ним присоединяется дублер капитана Красовский, которому и здесь выпала самая ответственная вахта.

Я поздравляю Бронислава Семеновича.

— Запомни эту минуту, — говорит он. — Не упусти ничего. Ведь это уже история...



Перед броском на «СП»

Для «Капитана Мышевского» экспериментальный рейс закончен. «Сибири» предстоит новый, не менее сложный и ответственный этап — пробиться напрямик, сквозь никем не хоженные льды Центральной Арктики, к дрейфующей станции «Северный полюс-24» и доставить необходимые для жизни и работы полярников грузы. Другим путем сделать это в такое время года практически невозможно. Поэтому от успешного завершения рейса практически зависит: быть или не быть «СП-24».

Решено вначале двинуться обратно, к мысу Шелагскому — перевести, что называется, дух, собраться с силами для решающего броска, да и техника наша нуждается в профилактическом осмотре. Энергетическая установка, оборудование, приборы — все это работает прекрасно. А вот как чувствуют себя гребные винты, подводная (вернее, подледная) часть корпуса после трех с половиной тысяч ледовых миль?.. На этот вопрос лучше ответить сейчас, чем задавать его себе где-нибудь в центре Айонского массива.

Обычно обратный путь почему-то кажется более легким. Но когда атомоход повернул на запад, такая мысль могла прийти в голову только самому отчаянному оптимисту. Ох, как же надоела эта выматывающая душу тряска! Уставшие барабанные перепонки давно

вроде бы перестали реагировать на грохот, и уже все равно — трещит ли под тяжестью атомохода толстый слой многолетнего льда, бьется ли о борт очередная многотонная глыба или «Сибирь» с разбега таранит вот уже какую по счету перемычку... Когда важное дело сделано — успешно завершена высокоширотная проводка — особенно ощущаешь, как все-таки не хватает здесь ярких красок, закатов и сумерек, простого русского леса, летнего тепла и тишины — того, на что в обычных условиях не обращаешь внимания.

Всего сутки назад шли чуть ли не тем же самым маршрутом по чистой воде, а сейчас — сплошные ледовые поля, сжатия, заклинивания и прочие «прелести» арктического рейса. На отдельных участках удается продвинуться за час всего на милю.

Наконец вечером 16 июня в вахтенном журнале появляется запись: «Остановились в припае м. Шелагского для производства водолазных работ». А через час еще одна: «Водолаз Ларченко ушел в воду».

Водолазов на борту атомохода пятеро: Анатолий Тягульский, возглавляющий группу, Николай Микалюк, Николай Шуличенко, Иван Гайдай и Леонид Ларченко. Все — южане, с Украины. Каждый вот уже лет по двадцать на Севере. Все работают в отряде аварийно-спасательных и подводно-технических работ (АСПТР) Мурманского пароходства, дружат семьями. И каждый может под водой практически все.

В общей сложности они впятером провели под водой более 20 тысяч часов — в среднем по часу в день каждый. Чего только не приходилось делать за это время: поднимали со дна старые суда и строили приливную электростанцию, меняли семитонные лопасти винтов ледоколов и участвовали в сооружении причалов портов, сваривали, резали, клепали, помогали ученым...

Бывали, конечно, у них и неприятные минуты... Как говорит Тягульский, пенсию водолазам в 50 лет не зря дают, и вряд ли кто-нибудь с этим не согласится. Одному из них, например, приходилось лететь в воду в скафандре вниз головой, сорвавшись с водолазной беседки; другой может рассказать, что чувствует под водой человек, когда прекращается подача воздуха; третьему довелось после нескольких часов, проведенных на глубине, самостоятельно взбираться на борт судна в 80-килограммовом водолазном костюме, и так далее.

Однако самое интересное, что за годы своей работы никто из этих людей ни разу не болел. Да и вообще в АСПТР они не помнят ни одного несчастного случая. Даже жены — и те перестали заводить разговоры о профессиях поспокойнее.

В нашем рейсе до сих пор водолазы помогали команде в палубных работах. И вот, наконец, пришел их черед.

Ларченко ногами влезает в скафандр, который от же в четыре руки натягивают на него доверху. На голову — круглый шлем с тремя окошками иллюминаторов. Проверка подачи воздуха, связи... И вот уже потяжелевший как минимум вдвое, ставший похожим на робота, Леонид Иванович, с грохотом переставляя ноги, не без усилия добирается до водолазной металлической беседки, усаживается в нее. Медленно покачиваясь, как а канатной дороге где-нибудь в Приэльбрусье, он поднимается вверх. Стрела крана на секунду замирает, поворачивается в сторону воды, а затем плавно опуск[illegible] Ларченко в полынью у кормы.

Время от времени на поверхности воды громко [illegible]аются пузыри — водолаз стравливает воздух [illegible]ома. Но вот и они исчезли — Леонид Иванович [illegible] днищем атомохода.

Теперь все, кто находится в эти минуты на палубе, оборачиваются к установленному здесь же экрану подводного телевизора, прекрасно зарекомендовавшего себя во время похода «Арктики» на Северный полюс в 1977 году. Еще час назад, когда Ларченко готовился к спуску, участвовавший в том знаменитом рейсе Микалюк — первый человек, опускавшийся под воду на полюсе, комментировал видеозапись своего погружения на вершине планеты. А теперь мы видим, как в следующем уникальном рейсе работает на глубине его коллега.

Судя по докладам Ларченко, дела обстоят вполне нормально: лишь кое-где на винтах сорваны стопорные планки крепления лопастей да несколько небольших трещинок на тех же планках — вот и все.

Правда, кое у кого из корреспондентов, особенно жадных до сенсаций, сразу же в глазах появился какой-то охотничий блеск. Но заметивший это Микалюк спокойно охладил их пыл:

— В таком рейсе это обычное явление. Да и стопо-

ров этих на каждом винте — больше ста. Так что порядок...

Через три с половиной часа, просидев на глубине на час больше положенного по норме, Ларченко в той же водолазной беседке был вытащен из воды и аккуратно поставлен на палубу. Освободившись от своих доспехов, он еще больше, чем Микалюк, разочаровал корреспондентов, набросившихся на него с вопросами, что и как там, подо льдом.

— Медузы, — мечтательно — ну, прямо, гурман перед изысканным столом — протянул Леонид Иванович, — как в теплых морях...

И ушел отсыпаться.

А утром следующего дня я вышел на палубу. Вокруг ни души — ведь еще и пяти часов нет. Вдруг над головой оглушительно раздается:

— Хо-ро-ша я, хо-ро-ша. Да пло-о-хо оде-е-та-а...

А потом послышалось какое-то шипение, и тот же хриплый бас, сделав паузу, прогудел, явно не заботясь особенно о мотиве:

— Ни-и-кто замуж не берет девушку-у за э-это...

Появившаяся в поле зрения великолепная четверка наших водолазов все прояснила. Кто-то из них, оказывается, подключил линию связи с находившимся под водой Микалюком к громкоговорителю. Однако продолжавшая нарушать безмолвие Арктики песня слегка обеспокоила коллег Николая Семеновича, на долю которого выпало устранить все дефекты, отмеченные Ларченко.

— Что случилось? — строго спросил в микрофон Тягульский.

— Что, что, — раздалось из динамика. — Ничего особенного. Холодно. Сначала жарко было, а теперь даже нос замерз — все-таки четвертый час уже пошел... С левым винтом закончил, перехожу на правый...

Но вот все сварочные работы под водой закончены. «Сибирь» полностью готова к новой схватке со льдами. Курс — «СП-24»...

Верхом на айсберге

Остались позади еще полтысячи миль сплошного льда, торосов и перемычек. В полдень 20 июня вахтенный штурман объявил по судовой трансляции:

— ...Находимся в 10 милях к югу от дрейфующей станции «СП-24».

А вокруг — все те же невозмутимо сияющие изумрудным светом нагромождения торосов. Лишь опытный глаз может определить, где находится вмерзший в ледовые поля гигантский обломок айсберга, на котором еще не один месяц предстоит жить и работать полярникам.

Отыскать в Северном Ледовитом океане такой плавучий остров, несмотря на внушительные размеры (площадь этого айсберга около 100 квадратных километров) непросто. Примерно так же, как в известной притче об охотнике и льве в пустыне: разделить ее надвое, каждую половину — еще раз пополам и так далее, пока в последнем кусочке не окажешься лицом к лицу со зверем.

«Льва», на котором расположена «СП-24», обнаружил опытнейший ледовый разведчик Василий Иванович Шильников, пожалуй, один из самых удивительных людей в Арктике. Даже если из всего, что о нем рассказывают, правда составляет процентов десять.

Говорят, он, не заглядывая в карту, только по внешнему виду льдов с воздуха может определить, над каким районом океана находится самолет.

А начальник нашей экспедиции Бронислав Семенович Майнагашев рассказывал как-то, что Василий Иванович, пролетая над ледоколом после разведки, спросил по радио у капитана, куда сбросить вымпел с картой. «Да хоть в трубу», — ответил тот, прекрасно понимая, что с самолета и на судно-то попасть не всегда удается. Каково же было изумление капитана, когда вылетевшая из люка Ил-14 красная трубка угодила точно в трубу. Потом Шильников успокоил капитана, сказав, что сбросил пустышку, а на следующем заходе отправил вымпел с картой прямо к ногам потерявшего дар речи капитана, стоявшего на крыле мостика..

Отколовшиеся от берегов Канадского архипелага дрейфующие ледяные острова — не частые гости в нашем секторе Арктики. Поэтому если кому-то удается обнаружить такой айсберг, ученые стремятся создать на нем научную базу.

Это безопаснее, чем на обычной льдине. Вспомните хотя бы, как срочно пришлось эвакуировать папанин-

цев. На льдине, где базировалась в свое время «СП-14», к концу существования станции можно было переговариваться, стоя в противоположных концах. Правда, и станции, дрейфующие на айсбергах, не застрахованы от неожиданностей. Так, разломался, наскочив на подводный хребет, громадный ледовый остров, на котором размещалась комсомольско-молодежная «СП-19»...

К счастью, за все годы существования наших дрейфующих станций Арктике не удалось отнять во время подобных перипетий ни одной человеческой жизни. Но лучше, если есть возможность, не рисковать. А кроме того, айсберг в отличие от обычной льдины не соленый. Это снимает проблему пресной воды.

У Шильникова, обнаружившего во время ледовой разведки осенью 1977 года севернее Чукотки плавучий остров для «СП-24», будто чутье на них — это у Василия Ивановича уже не первый случай.

Правда, потом айсберг... потерялся. Вновь нашли его только в декабре, за это время он продрейфовал около 400 километров.

Весной следующего года сюда впервые ступила нога человека: с воздуха была высажена группа, в задачу которой входило создать базу для приема горючего, техники и других грузов с атомохода «Сибирь» и параллельно приступить к метео- и гидрологическим наблюдениям.

«Северный полюс-24» — не первая станция, все необходимое для которой доставлялось не по воздуху. В 1961 году впервые с атомного ледокола «Ленин» была высажена «СП-10». Экспедицией той руководил уже знакомый вам Дмитрий Дмитриевич Максутов (помните, он возглавляет группу корабелов ААНИИ в высокоширотном рейсе «Сибири»?). В 1973-м аналогичную операцию провели со станцией «Северный полюс-22» ледокол «Владивосток» и дизель-электроход «Капитан Кондратьев». И вот теперь к «СП-24» подошла «Сибирь», еще раз блестяще подтвердив преимущества организации полярных станций с помощью ледоколов: ведь в отличие от доставки грузов воздушным путем здесь речь может идти уже не о тоннах, а о многих сотнях тонн, что позволяет расширить диапазон научных исследований, да и саму жизнь полярников сделать более комфортабельной, более похожей на земную. Не говоря о том, что морской путь безопаснее.

Однако рассуждать об этих преимуществах нам, находящимся на борту «Сибири», пожалуй, рановато: 10 миль в Арктике могут оказаться и очень быстрыми, и очень долгими.

Всем — и морякам, и полярникам — не терпится поскорее встретиться. Но атомоход медленно движется вдоль барьера торосов, окружающего плавучий остров, останавливается, выбирая наиболее удобное место: надо и стать как можно ближе к базе, и айсберг, хоть он и 30-метровой толщины, трогать не стоит.

С мостика хорошо видны на ослепительно белой льдине коричневые домики станции, медленно ползущий в нашу сторону трактор, мачта, на которой еще только предстоит поднять флаг... Но собравшемуся у иллюминаторов «генералитету» экспедиции сейчас не до того. Самый нетерпеливый — только что прилетевший на нашем вертолете начальник «СП-24» Игорь Попов. Едва успев поздороваться, он, совсем по-московски акая, и совсем не по-морскому говорит капитану укоризненно:

— Ехать надо, а вы стоите. Лед-то совсем ерундовый.

— Ну да, с каждого тороса можно на лыжах кататься, — в тон ему отвечает кто-то.

— Попробуем бортом прислониться к барьеру, — решает Владимир Константинович Кочетков.

— Опять вы не так едете, — сердится Попов. — Вон там, где лужа, — это еще пак, а остров начинается у тех дальних бугров. Здесь можно спокойно врубаться...

Но спокойно не получается. Первый удар по паковому барьеру показал, что лед не уступает 75 тысячам лошадиных сил атомохода. Как написали нам ледовые разведчики в стихотворении, сброшенном с самолета вместе с картой после первой встречи «Сибири» с «канадцем», «этот распроклятый пак не поддается просто так».

Задрожав, словно от злости, «Сибирь» снова бросается на барьер... И так в течение полутора часов...

Но вот, наконец, атомоход с ювелирной точностью притерся к айсбергу. Прочно вцепились в него гигантские стальные лапы ледовых якорей. Спущен трап, и первые полярники поднялись на борт.

Произошло это в 23 часа 55 минут 20 июня 1978 года. 10 миль, о которых в полдень объявлял вахтенный штурман, заняли без малого полсуток.

* *

В середине следующего дня Ми-2 в считанные минуты доставляет нас с кинооператором с кормы «Сибири» на «СП-24». Но попадаем мы в ночь: атомоход живет по московскому времени, а станция — по собственному часовому поясу, с разницей в 12 часов.

Вертолет улетает. Оператор уходит снимать виднеющийся метрах в 400 «хутор» (так называют здесь домики и палатку у самого припая — место работы тех, кому необходимо добраться сквозь лед до воды. Бурить 30-метровую толщину айсберга не будешь, а припай — элементарно).

Вокруг — ни души. И ни звука. Тишина такая, что, кажется, лопнут барабанные перепонки. Куда ни глянь, до самого полукружья горизонта — белая пустыня. Не дай бог оказаться здесь одному. А если вместо горстки сияющих в солнечных лучах покрытыми лаком боками деревянных домиков и крохотного контура «Сибири» вдалеке представить себе силуэт медведя!.. Да плюс то, что, кроме трех десятков метров льда, под ногами — несколько километров воды. Все это рождает не совсем обычные ощущения...

Однако хватит отступлений. Ведь прилетел я сюда по делу — договорились встретиться с начальником дрейфующей станции. Когда слышишь скрип снега от собственных шагов, становится веселее. Правда, так и тянет оглянуться: то ли начинается мания преследования, то ли Попов успел нагнать страху своими рассказами о посещавших «СП-24» медведях...

Но, как часто бывает, неприятности приходят оттуда, откуда их не ждешь: внезапно проваливаюсь по пояс в снег и чувствую, что снега был только тонкий слой сверху, а под ним — довольно холодная водичка. Кстати, это верный признак того, что зима здесь кончилась.

А вот и еще одна примета наступившей весны. Снег под черным пятном пролитого соляра подтаял сильнее, чем вокруг, и пятно опустилось чуть ли не на полметра. Поэтому полярники так следят за чистотой и порядком на льдине — ведь то же самое произойдет с любым брошенным на снегу предметом.

У домика начальника станции весна чувствуется особенно. Перед крыльцом прямо по поверхности плавучего острова течет самый настоящий ручей.

Поднимаясь по ступенькам, успеваю заметить прикрепленную снаружи к стене рядом с дверью винтовку — так, как где-нибудь на волжской пристани крепят багор, топор и прочий противопожарный инструмент. Что ж, каждому свое...

Пока обсыхаю перед печкой, Игорь Константинович рассказывает о станции, о программе исследований, о себе и о людях, с которыми ему предстоит провести на льдине целый год, — словом, о вещах, не менее интересных, чем наш рейс.

...Утром 23 июня стих шум судовых кранов и гул тракторов — закончена продолжавшаяся двое суток разгрузка атомохода, в которой участвовали все, свободные от вахт.

Стрелы кранов уже закреплены по-походному. На славу потрудившиеся полярники, моряки, члены экспедиции и корреспонденты начишаются, надраиваются и наглаживаются, готовясь к торжественному открытию «СП-24».

«Сибирь» еще прочно держится ледовыми якорями за гигантский айсберг. Но уже считанные часы остаются до расставания с самым северным кусочком советской территории, от которого до полюса, что называется, рукой подать. А пока вокруг все словно присело, чтобы помолчать перед дальней дорогой. В тишине по трансляции атомохода объявляют: «Желающих посетить дрейфующую станцию просят собраться у правого борта...» И никто не удивился, каждый воспринял это как нечто само собой разумеющееся. Те, кто не успел или не смог еще побывать на «СП», спустились на лед, стали на лыжи и отправились на экскурсию. Чинно, спокойно, благородно — как туристы во время стоянки пассажирского лайнера где-нибудь в Ялте или Сочи...

Зато на митинге спокойных не было. Чуть ли не до слез (думаю, это не повредит его репутации директора ААНИИ) растрогался Борис Андреевич Крутских, говоря о том, что, если бы «Сибирь» не дошла, станцию пришлось бы закрывать. Заметно волновался Попов, рассказывая, как ждали, надеялись и верили полярники: моряки не подведут. Даже Брониславу Семеновичу Майнагашеву — и тому изменило во время выступления его постоянное «олимпийское» спокойствие...

Под звуки Государственного гимна начальник дрейфующей станции Игорь Константинович Попов и боц-

ман атомохода Леонид Васильевич Грицай медленно поднимают на мачте, видной с любого конца плавучего острова, флаг нашей Родины. В небо летят разноцветные ракеты... «СП-24» открыта.

А через два часа убираются швартовы и ледовые якоря. Полярники собрались на льду у самого борта. Рядом зеленым прямоугольником сукна сияет бильярдный стол — подарок моряков.

Три традиционных прощальных гудка — и ледокол начинает медленно удаляться, разворачиваясь и ложась на генеральный курс 270°

Над белоснежным айсбергом вспыхивает гигантская, в полнеба, яркая радуга — явление чрезвычайно редкое в этих широтах (да и примета, говорят, хорошая). Под развевающимся на флагштоке алым стягом — все уменьшающиеся фигурки людей. Они машут руками, шапками, что-то кричат, но слова не долетают до нас. Все меньше становится и воткнутый в снег у самой кромки плавучего острова красный транспарант, на котором и в бинокль уже не прочитать от всей души выведенные полярниками слова: «Спасибо тебе, «Сибирь»!»

Москва — Северный Ледовитый океан — дрейфующая станция «СП-24» — Москва

СОДЕРЖАНИЕ

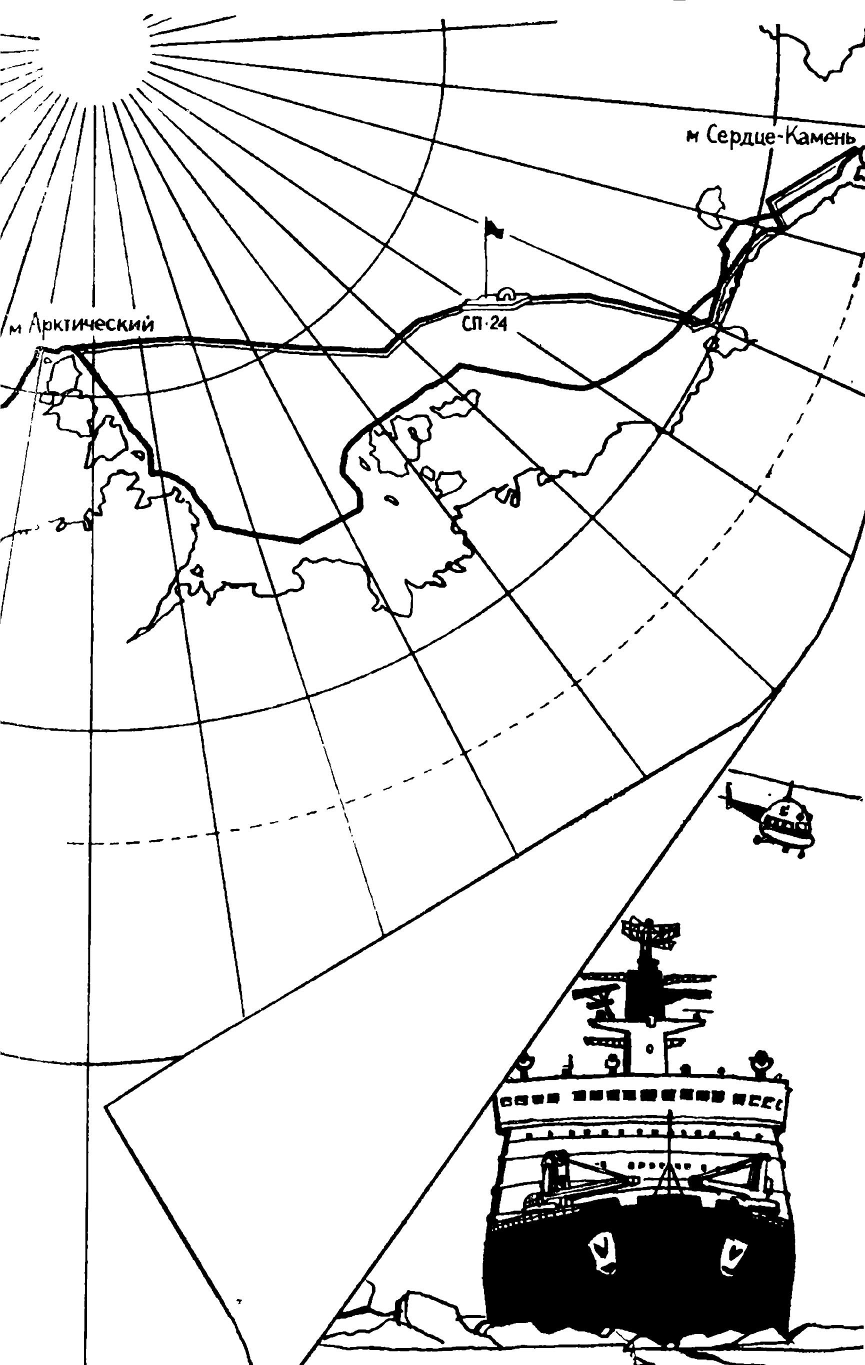
Владимир Сергеевич Гордейчик

ХОЖДЕНИЕ ЗА ПЯТЬ МОРЕЙ

Главный отраслевой редактор В. Демьянов
Редактор К. Томилина
Мл. редактор Н. Терехина
Худож. редактор М. Гусева
Художник Б. Саконтиков
Техн. редактор И. Шабратова
Корректор И. Сорокина

ИБ № 5091

Сдано в набор 13.04.82. Подписано к печати 22.07.82. А 11662. Формат бумаги 84×108 $^{1}/_{32}$. Бумага тип. № 2. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 4,20. Усл. кр.-отт. 4,52. Уч.-изд. л. 4,27. Тираж 100 000 экз. Заказ 764. Цена 15 коп.
Издательство «Знание». 101835, ГСП, Москва, Центр, проезд Серова, д. 4. Индекс заказа 827732.
Типография Всесоюзного общества «Знание», Москва, Центр, Новая пл., д. 3/4.


м Сердце-Камень
м Арктический
СП-24